2025/90901

5.12.2025

Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L, 2024/1679, 28 czerwca 2024 r.)

1. Strona 1, motyw 4:

zamiast: „(4) Realizacja transeuropejskiej sieci transportowej stwarza sprzyjające warunki w zakresie bazy infrastrukturalnej, co pozwoli zapewnić większą zrównoważoność, przystępność cenową i inkluzywność wszystkich rodzajów transportu, udostępnić zrównoważone rozwiązania alternatywne w ramach systemu transportu multimodalnego oraz wprowadzić odpowiednie zachęty […].”,

powinno być: „(4) Realizacja transeuropejskiej sieci transportowej stwarza sprzyjające warunki w zakresie bazy infrastrukturalnej umożliwiającej uczynienie wszystkich rodzajów transportu bardziej zrównoważonymi, przystępnymi cenowo i sprzyjającymi włączeniu społecznemu, aby zapewnić szeroką dostępność zrównoważonych alternatyw w ramach systemu transportu multimodalnego oraz wprowadzić odpowiednie zachęty […].”.

2. Strona 2, motyw 5:

zamiast: „(5) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinny sprzyjać zrównoważonym formom transportu, zapewniać lepsze multimodalne i interoperacyjne rozwiązania transportowe oraz większą intermodalną integrację całego łańcucha logistycznego, przyczyniając się tym samym do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez tworzenie arterii niezbędnych do zapewnienia płynnych przepływów pasażerów i towarów w całej Unii […].”,

powinno być: „(5) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskiej sieci transportowej powinny sprzyjać zrównoważonym formom transportu, zapewniać lepsze multimodalne i interoperacyjne rozwiązania transportowe oraz większą intermodalną integrację całego łańcucha logistycznego, przyczyniając się tym samym do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez tworzenie arterii niezbędnych do zapewnienia płynnego transportu pasażerskiego i towarowego w całej Unii […].”.

3. Strona 3, motyw 16:

zamiast: „(16) Interesy organów regionalnych i lokalnych, jak również interesy społeczności […].”,

powinno być: „(16) Interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy społeczności […].”.

4. Strona 4, motyw 24:

zamiast: „(24) Sieć bazową wyznaczono na podstawie metodyki obiektywnego planowania. Zgodnie z tą metodyką wskazano najważniejsze węzły miejskie, porty i porty lotnicze oraz przejścia graniczne. Węzły te – w miarę możliwości – mają być połączone połączeniami kolejowymi lub drogowymi z transeuropejską siecią transportową […].”,

powinno być: „(24) Sieć bazową wyznaczono na podstawie metodyki obiektywnego planowania. Zgodnie z tą metodyką wskazano najważniejsze węzły miejskie, porty i porty lotnicze oraz przejścia graniczne. Węzły te – w miarę możliwości – mają być połączone liniami kolejowymi lub drogami z transeuropejską siecią transportową […].”.

5. Strona 5, motyw 29:

zamiast: „(29) Sieć infrastruktury lądowej utworzona za pośrednictwem sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej powinna być zintegrowana z morskim wymiarem transeuropejskiej sieci transportowej. W tym celu należy stworzyć prawdziwie zrównoważony, inteligentny, niezakłócony i odporny europejski obszar transportu morskiego, który powinien być wdrażany w ścisłej współpracy z europejskimi strategiami makroregionalnymi i strategiami na rzecz basenów morskich i należy do niego włączyć dawne »autostrady morskie« […].”,

powinno być: „(29) Sieć infrastruktury lądowej utworzona za pośrednictwem sieci bazowej, rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej powinna być zintegrowana z morskim wymiarem trans-europejskiej sieci transportowej. W tym celu należy stworzyć prawdziwie zrównoważoną, inteligentną, niezakłóconą i odporną europejską przestrzeń morską, która powinna być wdrażana w ścisłej współpracy z europejskimi strategiami makroregionalnymi i strategiami na rzecz basenów morskich i należy do niej włączyć dawne »autostrady morskie« […].”.

6. Strona 5, motyw 31 zdanie drugie:

zamiast: „Europejskie korytarze transportowe powinny stać się instrumentem rozwijania przepływów w ramach zrównoważonego i multimodalnego przewozu towarów i osób w Europie […].”,

powinno być: „Europejskie korytarze transportowe powinny stać się instrumentem rozwijania przepływów w ramach zrównoważonego i multimodalnego transportu towarowego i pasażerskiego w Europie […].”.

7. Strona 9, motyw 53:

zamiast: „(53) Podczas budowy lub modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych szczególną uwagę należy zwracać na unikanie potencjalnych przeszkód dla łączności rzek o swobodnym przepływie.”,

powinno być: „(53) Podczas budowy lub modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych szczególną uwagę należy zwracać na unikanie potencjalnych barier w łączności rzek swobodnie płynących.”.

8. Strona 9, motyw 55:

zamiast: „(55) Żegluga morska bliskiego zasięgu może się znacząco przyczynić do obniżenia emisyjności transportu dzięki przewożeniu większej ilości towaru i większej liczby pasażerów drogą morską, między innymi w celu zmniejszenia zatorów ruchu drogowego na terytorium Unii oraz w celu poprawy dostępu do regionów i państw peryferyjnych i wyspiarskich. Istnieje jednak potrzeba lepszego zintegrowania połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, stanowiących morski wymiar transeuropejskiej sieci transportowej, z siecią lądową oraz położenia większego nacisku na cały łańcuch transportowy i logistyczny, zarówno na morzu, jak i na terenach w głębi lądu. Nowo stworzoną nadrzędną koncepcję europejskiego obszaru transportu morskiego należy promować poprzez stworzenie lub modernizację szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu […].”,

powinno być: „(55) Żegluga morska bliskiego zasięgu może się znacząco przyczynić do obniżenia emisyjności transportu dzięki przewożeniu większej ilości towaru i większej liczby pasażerów drogą morską, między innymi w celu zmniejszenia zatorów ruchu drogowego na terytorium Unii oraz w celu poprawy dostępu do regionów i państw peryferyjnych i wyspiarskich. Istnieje jednak potrzeba lepszego zintegrowania połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, stanowiących morski wymiar transeuropejskiej sieci transportowej, z siecią lądową oraz położenia większego nacisku na cały łańcuch transportowy i logistyczny, zarówno na morzu, jak i na terenach w głębi lądu. Nowo stworzoną nadrzędną koncepcję europejskiej przestrzeni morskiej należy promować poprzez stworzenie lub modernizację szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu […].”.

9. Strona 9, motyw 58:

zamiast: „(58) Aby przewidzieć alternatywę dla lotów krótkodystansowych, państwa członkowskie powinny zapewnić – z wyjątkiem przypadków gdy uniemożliwiają to szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne – połączenia portów lotniczych trans-europejskiej sieci transportowej, w których wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 12 mln pasażerów, z transeuropejską siecią kolejową, w tym w miarę możliwości z siecią kolei dużych prędkości, zapewniającą usługi dalekobieżne, lub – w przypadku portów lotniczych, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln, a mniej niż 12 mln pasażerów i które znajdują się w węźle miejskim transeuropejskiej sieci transportowej lub w jego pobliżu […].”,

powinno być: „(58) Aby przewidzieć alternatywę dla lotów krótkodystansowych, państwa członkowskie powinny zapewnić – z wyjątkiem przypadków gdy uniemożliwiają to szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne – połączenia portów lotniczych transeuropejskiej sieci transportowej, w których wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 12 mln pasażerów, z transeuropejską siecią kolejową, w tym w miarę możliwości z siecią kolei dużych prędkości, zapewniającą usługi dalekobieżne, lub – w przypadku portów lotniczych, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln, a mniej niż 12 mln pasażerów i które znajdują się w węźle miejskim transeuropejskiej sieci kolejowej lub w jego pobliżu […].”.

10. Strona 10, motyw 63:

zamiast: „(63) Węzły miejskie odgrywają ważną rolę w transeuropejskiej sieci transportowej, ponieważ stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży (»ostatnia mila«) dla osób i towarów przewożonych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej oraz punkty transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi […].”,

powinno być: „(63) Węzły miejskie odgrywają ważną rolę w transeuropejskiej sieci transportowej, ponieważ stanowią punkt początkowy lub końcowy podróży (»ostatnia mila«) dla osób i towarów przemieszczających się wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej oraz punkty transferu w ramach poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi […].”.

11. Strona 10, motywy 64–68:

zamiast: „(64) Jako skuteczne jednolite ramy mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z mobilnością w miastach dla każdego węzła miejskiego powinien zostać przyjęty SUMP, który jest długookresowym, kompleksowym zintegrowanym planem dotyczącym mobilności towarów i pasażerów dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego. Może on obejmować cele, wartości docelowe i wskaźniki stanowiące podstawę obecnego i przyszłego działania miejskiego systemu transportu. Państwa członkowskie powinny zapewnić gromadzenie danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważoności, bezpieczeństwa i dostępności, tak aby stworzyć podstawę obecnego i przyszłego działania transeuropejskiej sieci transportowej. W celu monitorowania dostępności dla wszystkich użytkowników należy zachęcać do dezagregacji danych według wieku, płci i niepełnosprawności, w miarę możliwości i zgodnie z prawem krajowym.

(65) Państwa członkowskie powinny promować wdrażanie SUMP w celu poprawy koordynacji między regionami i miastami. W tym celu państwa członkowskie powinny ustanowić krajowy program realizacji SUMP, aby wspierać organy lokalne w opracowywaniu wysokiej jakości SUMP i wzmocnić proces monitorowania i oceny realizacji SUMP za pośrednictwem odpowiednich środków, wytycznych, budowania zdolności, środków pomocy i ewentualnie wsparcia finansowego. Państwa członkowskie powinny również wyznaczyć krajowy punkt kontaktowy SUMP oferujący pomoc w przygotowaniu i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

(66) Promowanie aktywnych rodzajów transportu, w szczególności w węzłach miejskich, przyczynia się do realizacji unijnych celów klimatycznych, poprawia zdrowie publiczne, zmniejsza zatory komunikacyjne, oferuje pasażerom rozwiązanie dotyczące »ostatniej mili« i przynosi korzyści gospodarcze. Podczas planowania lub modernizowania infrastruktury transportu powinno się należycie uwzględniać infrastrukturę aktywnych rodzajów transportu, w tym infrastrukturę dla ruchu pieszego i rowerowego.

(67) Misja w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast utworzona w ramach programu ramowego »Horyzont Europa« ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695 ([16]) (»Horyzont Europa«) zakłada, że do 2030 r. w Unii 100 miast osiągnie neutralność klimatyczną. Miasta zaangażowane w realizację misji służą jako ośrodki eksperymentalne i centra innowacji, a ich śladem mają podążyć do 2050 r. inne miasta.

(68) Usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej pomagają w pogłębianiu integracji poszczególnych rodzajów transportu poprzez łączenie kilku ofert transportu w jedną. Ich dalszy rozwój powinien przyczynić się do stymulowania zachowań sprzyjających wyborowi najbardziej zrównoważonych rodzajów transportu, transportu publicznego oraz aktywnych rodzajów transportu, takich jak ruch pieszy lub rowerowy, oraz do czerpania pełnych korzyści z rozwiązań typu mobilność jako usługa.

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

powinno być: „(64) Jako skuteczne jednolite ramy mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z mobilnością w miastach, dla każdego węzła miejskiego należy przyjąć SUMP, który jest długookresowym, kompleksowym zintegrowanym planem dotyczącym mobilności towarów i pasażerów dla całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. Może on obejmować założenia, cele i wskaźniki stanowiące podstawę obecnego i przyszłego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego. Państwa członkowskie powinny zapewnić gromadzenie danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa i dostępności, mając na uwadze bieżącą i przyszłą wydajność transeuropejskiej sieci transportowej. W celu monitorowania dostępności dla wszystkich użytkowników należy zachęcać do dezagregacji danych w oparciu o wiek, płeć i niepełnosprawność, o ile jest to możliwe i zgodne z prawem krajowym.

(65) Państwa członkowskie powinny promować wdrażanie SUMP w celu poprawy koordynacji między regionami, miastami i miejscowościami. W tym celu państwa członkowskie powinny ustanowić krajowy program SUMP, w celu wspierania władz lokalnych w opracowywaniu wysokiej jakości SUMP oraz wzmocnienia procesów monitorowania i oceny realizacji SUMP poprzez odpowiednie środki, wytyczne, budowanie kompetencji, wsparcie merytoryczne i ewentualne wsparcie finansowe. Państwa członkowskie powinny również wyznaczyć krajowy punkt kontaktowy SUMP, zapewniający wsparcie opracowaniu i wdrażaniu SUMP zgodnie z wytycznymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

(66) Promowanie aktywnych form mobilności, szczególnie w węzłach miejskich, przyczynia się do realizacji unijnych celów klimatycznych, poprawy zdrowia publicznego, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, oferuje pasażerom rozwiązanie z zakresu »ostatniej mili« i zapewnia korzyści ekonomiczne. Podczas planowania lub modernizacji infrastruktury transportowej należy odpowiednio uwzględnić infrastrukturę dla aktywnych form mobilności, w tym infrastrukturę dla ruchu pieszego i rowerowego.

(67) Misja na rzecz neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, ustanowiona w ramach programu ramowego »Horyzont Europa« na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695 ([16]) (»Horyzont Europa«), ma na celu osiągnięcie do 2030 r. liczby 100 neutralnych dla klimatu miast w Unii. Miasta zaangażowane w realizację misji będą pełnić rolę innowacyjnych ośrodków eksperymentalnych dla innych miast, które mają podążyć ich śladem do 2050 r.

(68) Usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej pomagają w pogłębianiu integracji poszczególnych środków transportu, łącząc kilka ofert transportowych w jedną. Ich dalszy rozwój powinien przyczynić się do stymulowania zmiany zachowań, na te najbardziej sprzyjające wyborowi zrównoważonych środków transportu, transportu publicznego oraz aktywnych form mobilności, takich jak ruch pieszy i rowerowy, oraz do czerpania pełni korzyści wynikających z rozwiązań »mobilność jako usługa (MaaS)«.

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

12. Strona 13, motyw 83:

zamiast: „(83) Europejskie korytarze transportowe powinny ułatwiać rozwój infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w sposób pozwalający na eliminowanie wąskich gardeł, usprawnienie połączeń transgranicznych oraz poprawę efektywności i zrównoważoności […].",

powinno być: „(83) Europejskie korytarze transportowe powinny ułatwiać rozwój infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej w sposób pozwalający na eliminowanie wąskich gardeł, usprawnienie połączeń transgranicznych oraz poprawę efektywności i zrównoważonego rozwoju […].".

13. Strona 13, motyw 84:

zamiast: „(84) Aby ułatwić skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych oraz dwóch priorytetów horyzontalnych – ERTMS i europejskiego obszaru transportu morskiego – Komisja, w porozumieniu […].”,

powinno być: „(84) Aby ułatwić skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych oraz dwóch priorytetów horyzontalnych – ERTMS i europejskiej przestrzeni morskiej – Komisja, w porozumieniu […].”.

14. Strona 14, motyw 91 zdanie trzecie:

zamiast: „Aby umożliwić finansowanie projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, odniesienia do »multimodalnych platform logistycznych«, »autostrad morskich« oraz »aplikacji telematycznych« w rozporządzeniu (UE) 2021/1153 należy rozumieć odpowiednio jako odniesienia do »multimodalnych terminali towarowych«, »europejskiego obszaru transportu morskiego« oraz »systemów ICT dla transportu« zdefiniowanych w niniejszym rozporządzeniu.”,

powinno być: „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«, »europejskiej przestrzeni morskiej« oraz »systemów ICT dla transportu« zdefiniowanych w niniejszym rozporządzeniu.”.

15. Strona 16 art. 3 pkt 6:

zamiast: „6) »węzeł miejski« oznacza obszar miejski, gdzie elementy infrastruktury transportowej trans-europejskiej sieci transportowej do przewozów pasażerskich i towarowych, takie jak porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, terminale autobusowe oraz multimodalne terminale towarowe, znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, są połączone z innymi elementami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego, w tym infrastrukturą aktywnych rodzajów transportu;”,

powinno być: „6) »węzeł miejski« oznacza obszar miejski, na którym elementy infrastruktury transportowej transeuropejskiej sieci transportowej do przewozów pasażerskich i towarowych, takie jak porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, terminale autobusowe oraz multimodalne terminale towarowe, znajdujące się na obszarze miejskim i wokół niego, są połączone z innymi elementami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego, w tym infrastrukturą dla aktywnych form mobilności;”.

16. Strona 16, art. 3 pkt 11:

zamiast: „11) »multimodalny pasażerski węzeł przesiadkowy« oznacza punkt połączenia między co najmniej dwoma rodzajami transportu pasażerskiego, w którym zapewnia się informacje o podróżach, dostęp do transportu publicznego oraz możliwość przesiadki na inny rodzaj transportu, taki jak infrastruktura »parkuj i jedź«, i który pełni funkcję interfejsu w ramach węzłów miejskich i między węzłami miejskimi oraz między węzłami miejskimi a dalekobieżnymi sieciami transportowymi;”,

powinno być: „11) »multimodalny pasażerski węzeł przesiadkowy« oznacza punkt połączenia między co najmniej dwoma rodzajami transportu pasażerskiego, w którym zapewnia się informacje o podróżach, dostęp do transportu publicznego oraz możliwość przesiadki na inny środek transportu, taki jak infrastruktura »parkuj i jedź«, i który pełni funkcję interfejsu w ramach węzłów miejskich i między węzłami miejskimi oraz między węzłami miejskimi a dalekobieżnymi sieciami transportowymi;”.

17. Strona 16, art. 3 pkt 13:

zamiast: „13) »plan zrównoważonej mobilności miejskiej« lub »SUMP« oznacza dokument stosowany do strategicznego planowania mobilności, mający na celu ułatwienie, w sposób zrównoważony, ludziom i firmom uzyskania dostępu do funkcjonalnego obszaru miejskiego i dostarczania towarów do tego obszaru, w tym stref dojazdu w tym obszarze miejskim lub w jego pobliżu i poruszania się w jego obrębie z myślą, w szczególności, o lepszej jakości życia;”,

powinno być: „13) »plan zrównoważonej mobilności miejskiej« lub »SUMP« oznacza dokument dotyczący strategicznego planowania mobilności, mający na celu poprawę, w sposób zrównoważony, dostępności do i mobilności w obrębie miejskiego obszaru funkcjonalnego dla ludzi, przedsiębiorstw i towarów, w tym stref dojazdu do pracy w tym obszarze miejskim lub w jego otoczeniu, w szczególności w celu poprawy jakości życia;”.

18. Strona 19, art. 4 ust. 2 lit. a) formuła wprowadzająca:

zamiast: „a) zrównoważoności dzięki:”,

powinno być: „a) zrównoważonego charakteru dzięki:”.

19. Strona 20, art. 4 ust. 2 lit. d) ppkt (iii):

zamiast: „(iii) wspieraniu jakości, efektywności i zrównoważoności usług transportowych, które mają być dostępne i przystępne cenowo;”,

powinno być: „(iii) wspieraniu jakości, efektywności i zrównoważonego charakteru usług transportowych, które mają być dostępne i przystępne cenowo;”.

20. Strona 21, art. 5 ust. 1 lit. g):

zamiast: „g) rozwój zielonej, zrównoważonej i odpornej na zmianę klimatu infrastruktury, z uwzględnieniem aktywnych rodzajów transportu, oraz promowanie […].”,

powinno być: „g) rozwój zielonej, zrównoważonej i odpornej na zmianę klimatu infrastruktury, z uwzględnieniem aktywnych form mobilności, oraz promowanie […].”.

21. Strona 22, art. 7:

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

powinno być: „Europejskie korytarze transportowe obejmują te części sieci bazowej lub rozszerzonej sieci bazowej, które mają największe znaczenie strategiczne dla rozwijania przepływów w ramach zrównoważonego i multimodalnego transportu towarowego i pasażerskiego w Europie oraz dla rozwoju infrastruktury interoperacyjnej wysokiej jakości i rozwoju wydajności operacyjnej.”.

22. Strona 24, art. 9 ust. 2:

zamiast: „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.”,

powinno być: „2. W załączniku IV przedstawiono orientacyjne mapy transeuropejskiej sieci transportowej rozszerzonej na określone państwa sąsiadujące, określając w stosownych przypadkach sieć bazową, rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową zgodnie z kryteriami niniejszego rozporządzenia.”.

23. Strona 26, art. 12 ust. 2 lit. e):

zamiast: „e) zapewnienia efektywnego przekraczania granicy dla transportu towarowego z uwzględnieniem czasu oczekiwania.”,

powinno być: „e) zapewnienia sprawnego przekraczania granicy dla transportu towarowego z uwzględnieniem czasu oczekiwania.”.

24. Strona 26, art. 13 lit. c):

zamiast: „c) rozwoju efektywnej infrastruktury transportu lotniczego i żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury transportu morskiego dobrze zintegrowanej w ramach europejskiego obszaru transportu morskiego;”,

powinno być: „c) rozwoju efektywnej infrastruktury transportu lotniczego i żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury transportu morskiego dobrze zintegrowanej w ramach europejskiej przestrzeni morskiej;”.

25. Strona 27, art. 14 ust. 1 lit. a) ppkt (vi):

zamiast: „(vi) mostów; oraz”,

powinno być: „(vi) obiektów mostowych; oraz”.

26. Strona 27, art. 14 ust. 1 lit. b) i c):

zamiast: „b) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych określonych na mapach zawartych w załączniku I, służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;

c) obiektów kolejowej infrastruktury obsługowej wzdłuż linii kolejowych określonych na mapach zawartych w załączniku I, innych niż dworce pasażerskie zdefiniowane w art. 3 pkt 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ([49]), w szczególności stacji rozrządowych, urządzeń służących formowaniu składu pociągów, urządzeń manewrowych, torów postojowych, punktów zaplecza technicznego, innych stanowisk technicznych, w tym stanowisk do czyszczenia i mycia taboru, instalacji pomocniczych i kolejowych stacji paliw, a także automatycznych urządzeń do zmiany rozstawu osi kolejowych;

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

powinno być: „b) stacji pasażerskich zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych określonych na mapach zawartych w załączniku I, służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;

c) obiektów kolejowej infrastruktury usługowej wzdłuż linii kolejowych określonych na mapach zawartych w załączniku I, innych niż stacje pasażerskie, zdefiniowanych w art. 3 pkt 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ([49]), w szczególności stacji rozrządowych, urządzeń służących formowaniu składu pociągów, urządzeń manewrowych, torów postojowych, punktów zaplecza technicznego, innych stanowisk technicznych, w tym stanowisk do czyszczenia i mycia taboru, instalacji pomocniczych i kolejowych stacji paliw, a także automatycznych urządzeń do zmiany rozstawu kół;

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

27. Strona 28, art. 15 ust. 3 lit. b):

zamiast: „b) stanowią linię przekierowującą linii, która jest częścią bazowej sieci towarowej lub rozszerzonej bazowej sieci towarowej; lub",

powinno być: „b) stanowią linię objazdową linii, która jest częścią bazowej sieci towarowej lub rozszerzonej bazowej sieci towarowej; lub".

28. Strona 28, art. 15 ust. 7:

zamiast: „7. Bez uszczerbku dla ust. 6 na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów, o których mowa w niniejszym artykule, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne […].",

powinno być: „7. Bez uszczerbku dla ust. 6 na wniosek państwa członkowskiego, w należycie uzasadnionych przypadkach, Komisja przyjmuje akty wykonawcze przyznające zwolnienia z wymogów, o których mowa w ust. 2–5, ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub znaczące ograniczenia fizyczne […].".

29. Strona 34, art. 20 lit. g):

zamiast: „g) podczas budowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej – zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i dróg rowerowych oraz budowa parkingów dla rowerów w pobliżu stacji w celu promowania aktywnych rodzajów transportu;",

powinno być: „g) podczas budowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej – zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i dróg rowerowych oraz budowa parkingów dla rowerów w pobliżu stacji w celu promowania aktywnych form mobilności;".

30. Strona 35, art. 21 ust. 1 lit. d):

zamiast: „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;",

powinno być: „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 śródlądowej;”.

31. Strona 37, art. 23 ust. 6 lit. a):

zamiast: „a) parametry szczegółowe dotyczące rzek o swobodnym biegu;”,

powinno być: „a) parametry szczegółowe dotyczące rzek swobodnie płynących;”.

32. Strona 37, art. 24 lit. c):

zamiast: „c) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa, ochrony i zrównoważoności w żegludze śródlądowej, w tym w ramach węzłów miejskich;”,

powinno być: „c) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa, ochrony i zrównoważonego rozwoju w żegludze śródlądowej, w tym w ramach węzłów miejskich;”.

33. Strona 37, art. 24 lit. g):

zamiast: „g) zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i dróg rowerowych przy okazji budowy lub modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w celu promowania aktywnych rodzajów transportu;”,

powinno być: „g) zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i dróg rowerowych przy okazji budowy lub modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w celu promowania aktywnych from mobilności;”.

34. Strona 38, tytuł sekcji 3:

zamiast: *„SEKCJA 3*

Infrastruktura transportu morskiego i europejski obszar transportu morskiego”,

powinno być: *„SEKCJA 3*

Infrastruktura transportu morskiego i europejska przestrzeń morska”.

35. Strona 38, art. 25 ust. 1 i 2:

zamiast: „1. Europejski obszar transportu morskiego łączy i integruje opisane w ust. 2 elementy morskie z siecią lądową poprzez tworzenie lub modernizację szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz poprzez rozwój portów morskich na terytorium państw członkowskich i ich połączeń z terenami w głębi lądu, w tym na obszarze geograficznym regionów najbardziej oddalonych, w celu zapewnienia efektywnej, rentownej i trwałej integracji z innymi rodzajami transportu.

2. Europejski obszar transportu morskiego obejmuje:

a) infrastrukturę transportu morskiego na terenach portowych sieci bazowej i sieci kompleksowej, w tym połączenia z terenami w głębi lądu;

b) działania o szerszym zasięgu, które nie są powiązane z określonymi portami i które przynoszą korzyści europejskiemu obszarowi transportu morskiego i szeroko pojętej gospodarce morskiej, takie jak […].”,

powinno być: „1. Europejska przestrzeń morska łączy i integruje opisane w ust. 2 elementy morskie z siecią lądową poprzez tworzenie lub modernizację szlaków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz poprzez rozwój portów morskich na terytorium państw członkowskich i ich połączeń z terenami w głębi lądu, w tym na obszarze geograficznym regionów najbardziej oddalonych, w celu zapewnienia efektywnej, rentownej i trwałej integracji z innymi rodzajami transportu.

2. Europejska przestrzeń morska obejmuje:

a) infrastrukturę transportu morskiego na terenach portowych sieci bazowej i sieci kompleksowej, w tym połączenia z terenami w głębi lądu;

b) działania o szerszym zasięgu, które nie są powiązane z określonymi portami i które przynoszą korzyści europejskiej przestrzeni morskiej i szeroko pojętej gospodarce morskiej, takie jak […].".

36. Strona 41, art. 28, tytuł i formuła wprowadzająca:

zamiast: „*Artykuł 28*

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

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

powinno być: „*Artykuł 28*

Dodatkowe priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury morskiej i europejskiej przestrzeni morskiej

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

37. Strona 41, art. 28 lit. d):

zamiast: „d) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa, ochrony, efektywności i zrównoważoności;",

powinno być: „d) usprawnienie procesów cyfryzacji i automatyzacji, w szczególności z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa, ochrony, efektywności i zrównoważonego rozwoju;".

38. Strona 41, art. 28 lit. i):

zamiast: „i) działania związane z promowaniem działań o szerszym zasięgu oraz połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach europejskiego obszaru morskiego, w tym promowanie lepszego dostępu do regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych, wyspiarskich i peryferyjnych;",

powinno być: „i) działania związane z promowaniem działań o szerszym zasięgu oraz połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach europejskiej przestrzeni morskiej, w tym promowanie lepszego dostępu do regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych, wyspiarskich i peryferyjnych;".

39. Strona 42, art. 30 ust. 1 lit. c):

zamiast: „c) drogi były projektowane, budowane lub modernizowane i utrzymywane z zachowaniem wysokiego poziomu ochrony środowiska, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez zastosowanie środków redukcji hałasu oraz gromadzenie, oczyszczanie i odprowadzanie spływu wody;",

powinno być: „c) drogi były projektowane, budowane lub modernizowane i utrzymywane z zachowaniem wysokiego poziomu ochrony środowiska, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez zastosowanie środków redukcji hałasu oraz gromadzenie, oczyszczanie i odprowadzanie wód opadowych i roztopowych;".

40. Strona 44, art. 31 ust. 3 lit. b):

zamiast: „b) infrastruktura ta spełnia wymogi określone w art. 30 ust. 2 lit. a) i c).",

powinno być: „b) infrastruktura ta spełnia wymogi określone w art. 30 ust. 2 lit. c).".

41. Strona 45, art. 32 lit. a):

zamiast: „a) poprawa i promowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb wszelkich niechronionych użytkowników ruchu drogowego i użytkowników dróg, w szczególności osób o ograniczonej możliwości poruszania się;",

powinno być: „a) poprawa i promowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb wszelkich niechronionych uczestników ruchu drogowego i wszelkich użytkowników dróg, w szczególności osób o ograniczonej możliwości poruszania się;”.

42. Strona 45, art. 32 lit. d):

zamiast: „d) zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i dróg rowerowych przy okazji budowy lub modernizacji infrastruktury drogowej w celu promowania aktywnych rodzajów transportu, a także poprawa, w stosownych przypadkach, infrastruktury do celów aktywnej mobilności; oraz”,

powinno być: „d) podczas budowy lub modernizacji infrastruktury drogowej zapewnienie ciągłości i dostępności ścieżek dla pieszych i dróg rowerowych w celu promowania aktywnych form mobilności, a także poprawa, w stosownych przypadkach, infrastruktury do celów aktywnej mobilności; oraz”.

43. Strona 46, art. 33 ust. 1 lit. d):

zamiast: „d) systemów ATM/ANS i urządzeń towarzyszących, w tym urządzeń znajdujących się w przestrzeni kosmicznej;”,

powinno być: „d) systemów ATM/ANS i wyposażenia towarzyszącego, w tym wyposażenia umieszczonego w przestrzeni kosmicznej;”.

44. Strona 46, art. 34 ust. 1 lit. b):

zamiast: „b) porty lotnicze transeuropejskiej sieci transportowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln, a mniej niż 12 mln pasażerów do dnia 31 grudnia 2050 r. zostały połączone z transeuropejską siecią kolejową lub – w przypadku gdy port lotniczy znajduje się w pobliżu węzła miejskiego transeuropejskiej sieci transportowej – zostały połączone z tym węzłem koleją, metrem […].”,

powinno być: „b) porty lotnicze transeuropejskiej sieci transportowej, w których całkowita roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 4 mln, a mniej niż 12 mln pasażerów do dnia 31 grudnia 2050 r. zostały połączone z transeuropejską siecią kolejową lub – w przypadku gdy port lotniczy znajduje się w pobliżu węzła miejskiego transeuropejskiej sieci kolejowej – zostały połączone z tym węzłem koleją, metrem […].”.

45. Strona 47, art. 34 ust. 1 lit. e):

zamiast: „e) infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwiała wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (UE) 2018/1139, prowadzenie operacji transportu lotniczego – w celu poprawy wydajności działania i zrównoważoności europejskiego systemu lotnictwa – oraz wdrożenie przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych;”,

powinno być: „e) infrastruktura zarządzania ruchem lotniczym umożliwiała wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 i (UE) 2018/1139, prowadzenie operacji transportu lotniczego – w celu poprawy wydajności działania i zrównoważonego charakteru europejskiego systemu lotnictwa – oraz wdrożenie przepisów wykonawczych i specyfikacji unijnych;”.

46. Strona 48, art. 35 lit. e):

zamiast: „e) poprawa zrównoważoności oraz łagodzenie skutków zmian klimatu, wpływu na środowisko i oddziaływania hałasu […].”,

powinno być: „e) poprawa zrównoważonego rozwoju oraz łagodzenie skutków zmian klimatu, wpływu na środowisko i oddziaływania hałasu […].”.

47. Strona 51, art. 41 ust. 1, formuła wprowadzająca:

zamiast: „1. Aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie całej sieci bez wąskich gardeł, podczas rozwijania transeuropejskiej sieci transportowej w węzłach miejskich państwa członkowskie zapewniają:”,

powinno być: „1. Rozwijając transeuropejską sieć transportową w węzłach miejskich, w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania całej sieci bez wąskich gardeł, państwa członkowskie zapewniają:”.

48. Strona 51, art. 41 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii):

zamiast: „(i) przyjęcie i monitorowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) dla każdego węzła miejskiego, który to plan obejmuje między innymi środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu i przejście na zrównoważoną mobilność, promowanie efektywnej mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w tym logistyki miejskiej, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a także w stosownych przypadkach ocenę dostępności transportu dla użytkownika; oraz

(ii) gromadzenie i przedkładanie Komisji danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważoności, bezpieczeństwa i dostępności, na podstawie wskaźników i metodyki, o których mowa w ust. 2;",

powinno być: „(i) przyjęcie i monitorowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) dla każdego węzła miejskiego, który to plan obejmuje między innymi działania mające na celu integrację różnych środków transportu i przejście na zrównoważoną mobilność, promowanie efektywnej mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w tym logistyki miejskiej, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a także w stosownych przypadkach ocenę dostępności transportowej dla użytkownika; oraz

(ii) gromadzenie i przedkładanie Komisji danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa i dostępności, na podstawie wskaźników i metodyki, o których mowa w ust. 2;".

49. Strona 51, art. 41 ust. 1 lit. c) i d):

zamiast: „c) do dnia 31 grudnia 2030 r. – rozwój multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w celu ułatwienia połączeń »pierwszej mili« i »ostatniej mili«, w tym ułatwianie dostępu do infrastruktury transportu publicznego i aktywnej mobilności, które to węzły są wyposażone w co najmniej jedną stację ładowania zdefiniowaną w art. 2 pkt 52 rozporządzenia (UE)2023/1804 przeznaczoną do obsługi autobusów i autokarów; państwa członkowskie analizują także możliwość wyposażenia takich węzłów w stację tankowania paliwa zdefiniowaną w art. 2 pkt 59 tego rozporządzenia (UE) wykorzystywaną do tankowania wodoru i przeznaczoną do obsługi autobusów i autokarów; oraz

d) do dnia 31 grudnia 2040 r. – rozwój, z zastrzeżeniem analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, co najmniej jednego multimodalnego terminalu towarowego, jeżeli taki terminal jeszcze nie istnieje, zapewniającego wystarczającą zdolność przeładunkową w obrębie węzła miejskiego lub w jego sąsiedztwie.",

powinno być: „c) do dnia 31 grudnia 2030 r. – rozwój multimodalnych pasażerskich węzłów pasażerskich w celu ułatwienia połączeń na »pierwszej i ostatniej mili«, w tym ułatwianie dostępu do infrastruktury transportu publicznego i aktywnej mobilności, które to węzły są wyposażone w co najmniej jedną stację ładowania zdefiniowaną w art. 2 pkt 52 rozporządzenia (UE) 2023/1804, przeznaczoną do obsługi autobusów i autokarów; państwa członkowskie analizują również rozwój w takich węzłach stacji tankowania paliw zdefiniowanej w art. 2 pkt 59 tego rozporządzenia, wykorzystywaną do tankowania wodoru i przeznaczoną do obsługi autobusów i autokarów; oraz

d) do dnia 31 grudnia 2040 r. – rozwój, na podstawie analizy kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, co najmniej jednego multimodalnego terminalu towarowego, jeżeli taki terminal jeszcze nie istnieje, umożliwiającego wystarczającą zdolność przeładunkową w obrębie węzła miejskiego lub w jego otoczeniu.".

50. Strona 52, art. 41 ust. 1 akapit drugi:

zamiast: „Jeden multimodalny terminal towarowy może obsługiwać szereg węzłów miejskich i znajdować się w samym węźle miejskim lub w jego sąsiedztwie. Państwa członkowskie informują o tym Komisję.",

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

51. Strona 52, art. 41 ust. 2 akapit drugi lit. a) i b):

zamiast: „a) definiujący ograniczoną liczbę wskaźników, które mają być stosowane do celów gromadzenia danych przewidzianego w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu;

b) ustanawiający metodykę gromadzenia i przedkładania danych na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu; oraz",

powinno być: „a) określający, w ograniczonej liczbie, wskaźniki, które mają być wykorzystywane do gromadzenia danych przewidzianego w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu;

b) ustanawiający metodykę gromadzenia i przedkładania danych zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu; oraz".

52. Strona 52, art. 41 ust. 4:

zamiast: „4. Do dnia 19 lipca 2025 r. państwa członkowskie, bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5, wyznaczają krajowy punkt kontaktowy SUMP i ustanawiają krajowy program realizacji SUMP w celu wspierania węzłów miejskich w przyjmowaniu i realizacji SUMP, o których mowa w ust. 1 lit. b) ppkt (i) niniejszego artykułu.",

powinno być: „4. Do dnia 19 lipca 2025 r. państwa członkowskie, bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5, wyznaczają krajowy punkt kontaktowy SUMP i ustanawiają krajowy program SUMP w celu wspierania węzłów miejskich w przyjmowaniu i realizacji SUMP, o których mowa w ust. 1 lit. b) ppkt (i) niniejszego artykułu.".

53. Strona 52, art. 42 lit. a):

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

powinno być: „a) połączenia »pierwszej mili« i »ostatniej mili« między punktami dostępu oraz do tych punktów w transeuropejskiej sieci transportowej, o których mowa w art. 40 ust. 1 lit. b), w celu zwiększenia jej wydajności, przy użyciu takich środków transportu jak metro lub tramwaje;".

54. Strona 52, art. 42 lit. b) ppkt (i) oraz (ii):

zamiast: „(i) w odniesieniu do pasażerów – możliwość dostępu do informacji, robienia rezerwacji i opłacenia podróży oraz otrzymania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, po to by optymalizować trasy pojazdów w celu poprawy zarządzania przepływami ruchu i bezpieczeństwa drogowego, a także ograniczenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia powietrza; oraz

(ii) w odniesieniu do towarów – miejskie obiekty logistyczne w celu wzmocnienia konsolidacji dostaw na obszarach miejskich, takich jak mikrowęzły i rowerowe centra logistyczne, w szczególności te związane z infrastrukturą transportu kolejowego i wodnego;",

powinno być: „(i) w odniesieniu do pasażerów – możliwość dostępu do informacji, robienia rezerwacji i opłacenia podróży oraz otrzymania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, po to by optymalizować trasy dla pojazdów w celu poprawy zarządzania przepływami ruchu i bezpieczeństwa drogowego, a także ograniczenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia powietrza; oraz

(ii) w odniesieniu do towarów – miejskie zaplecze logistyczne w celu wzmocnienia konsolidacji dostaw na obszarach miejskich, takich jak mikrowęzły i rowerowe węzły logistyczne, w szczególności te związane z infrastrukturą transportu kolejowego i wodnego;".

55. Strona 52, art. 42 lit. c) i d):

zamiast: „c) zrównoważone, niezakłócone i bezpieczne wzajemne połączenia infrastruktury przewozu osób między infrastrukturą kolejową, drogową, oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową, lotniczą i morską, w tym integracja infrastruktury aktywnych rodzajów transportu, zwłaszcza podczas budowy lub modernizacji infrastruktury transportowej;

d) zrównoważone, niezakłócone i bezpieczne wzajemne połączenia infrastruktury przewozu towarów między infrastrukturą kolejową […].",

powinno być: „c) zrównoważone, niezakłócone i bezpieczne połączenia infrastruktury transportu pasażerskiego między infrastrukturą kolejową, drogową, oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową, lotniczą i morską, w tym integracja infrastruktury dla aktywnych form mobilności, zwłaszcza podczas budowy lub modernizacji infrastruktury transportowej;

d) zrównoważone, niezakłócone i bezpieczne połączenia infrastruktury transportu towarowego między infrastrukturą kolejową […].".

56. Strona 53, art. 42 lit. e):

zamiast: „e) zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego;",

powinno być: „e) zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na negatywne skutki tranzytowego transportu kolejowego i drogowego;".

57. Strona 53, art. 42 lit. g) oraz h):

zamiast: „g) w stosownych przypadkach – zwiększenie udziału transportu publicznego i aktywnych rodzajów transportu dzięki zastosowaniu środków ukierunkowujących mobilność pasażerów przede wszystkim na te rodzaje transportu, w tym bezpieczna i chroniona infrastruktura aktywnych rodzajów transportu;

h) wspieranie charakteryzujących się niską emisją hałasu i dwutlenku węgla, efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów;",

powinno być: „g) w stosownych przypadkach – zwiększenie udziału transportu publicznego i aktywnych form mobilności poprzez środki mające na celu ukierunkowanie mobilności pasażerów przede wszystkim na te rodzaje transportu, w tym bezpieczną i chronioną infrastrukturę dla aktywnych form mobilności;

h) promowanie wydajnego, charakteryzującego się niską emisją hałasu i dwutlenku węgla miejskiego transportu towarowego;".

58. Strona 53, art. 42 lit. j):

zamiast: „j) przyjęcie konkretnych środków wspierających szersze wdrożenie narzędzi ICT i inteligentnych systemów transportowych (ITS), z otwartym dostępem dla wszystkich operatorów, po to by optymalizować trasy pojazdów w celu poprawy zarządzania przepływami ruchu, ograniczenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia powietrza oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego i informowania w czasie rzeczywistym na temat dostępności infrastruktury paliw alternatywnych.",

powinno być: „j) przyjęcie konkretnych środków sprzyjających szerszemu wdrażaniu narzędzi ICT i inteligentnych systemów transportowych (ITS), z otwartym dostępem dla wszystkich operatorów, po to by optymalizować trasy dla pojazdów w celu poprawy zarządzania przepływami ruchu, ograniczenia zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza i poprawie bezpieczeństwa drogowego, a także informowania w czasie rzeczywistym o dostępności infrastruktury paliw alternatywnych.".

59. Strona 54, art. 44 lit. b):

zamiast: „b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług transportowych, w tym poprzez połączenia żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach europejskiego obszaru transportu morskiego, poprzez systemy ICT dla transportu oraz poprzez rozwój infrastruktury pomocniczej niezbędnej do osiągnięcia głównie celów środowiskowych tych usług i ich celów związanych z bezpieczeństwem;",

powinno być: „b) wspieranie wdrażania innowacyjnych usług transportowych, w tym poprzez połączenia żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach europejskiej przestrzeni morskiej, poprzez systemy ICT dla transportu oraz poprzez rozwój infrastruktury pomocniczej niezbędnej do osiągnięcia głównie celów środowiskowych tych usług i ich celów związanych z bezpieczeństwem;".

60. Strona 55, art. 45 akapit drugi:

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

(i) obejmować dostęp do sieci, rurociągi i inne obiekty niezbędne do dostaw energii;

(ii) uwzględniać interfejs między pojazdem a infrastrukturą, w tym ładowanie inteligentne i dwukierunkowe;

(iii) obejmować systemy ICT dla transportu;

(iv) służyć jako centrum energetyczne do obsługi różnych rodzajów transportu w celu połączenia lokalnej produkcji czystej energii z zastosowaniami mobilności bezemisyjnej; oraz

(v) przyczynić się do wdrożenia innych technologii przyspieszających obniżenie emisyjności gospodarki.",

powinno być: „Do celów lit. c) akapitu pierwszego odnośna infrastruktura transportowa może:

a) obejmować dostęp do sieci, rurociągi i inne obiekty niezbędne do dostaw energii;

b) uwzględniać interfejs między pojazdem a infrastrukturą, w tym ładowanie inteligentne i dwukierunkowe;

c) obejmować systemy ICT dla transportu;

d) służyć jako centrum energetyczne do obsługi różnych rodzajów transportu w celu połączenia lokalnej produkcji czystej energii z zastosowaniami mobilności bezemisyjnej; oraz

e) przyczynić się do wdrożenia innych technologii przyspieszających obniżenie emisyjności gospodarki.”.

61. Strona 55, art. 46 ust. 1 lit. a):

zamiast: „a) współzależności, powiązania i efekty kaskadowe z innymi sieciami, takimi jak sieć telekomunikacyjna i energoelektryczna;”,

powinno być: „a) współzależności, powiązania i efekty kaskadowe z innymi sieciami, takimi jak sieć telekomunikacyjna i elektroenergetyczna;”.

62. Strona 57, art. 51 ust. 4:

zamiast: „4. ERTMS oraz europejski obszar transportu morskiego to dwa priorytety horyzontalne w zakresie wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej. Instrumenty ustanowione zgodnie z niniejszym rozdziałem ułatwiają terminowe wdrożenie ERTMS oraz integrację infrastruktury i usług transportu morskiego z transeuropejską siecią transportową.”,

powinno być: „4. ERTMS oraz europejska przestrzeń morska to dwa priorytety horyzontalne w zakresie wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej. Instrumenty ustanowione zgodnie z niniejszym rozdziałem ułatwiają terminowe wdrożenie ERTMS oraz integrację infrastruktury i usług transportu morskiego z transeuropejską siecią transportową.”.

63. Strona 58, art. 52 ust. 1:

zamiast: „1. Aby ułatwić skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych, ERTMS i europejskiego obszaru transportu morskiego, Komisja, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi […].”,

powinno być: „1. Aby ułatwić skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych, ERTMS i europejskiej przestrzeni morskiej, Komisja, w porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi […].”.

64. Strona 58, art. 52 ust. 2 zdanie trzecie:

zamiast: „Zadania koordynatora europejskiego dotyczą wdrażania pojedynczego korytarza lub priorytetu horyzontalnego.”,

powinno być: „Zakres kompetencji koordynatora europejskiego dotyczy wdrażania pojedynczego korytarza lub priorytetu horyzontalnego.”.

65. Strona 59, art. 52 ust. 9:

zamiast: „9. Na podstawie art. 14 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1153 Komisja zasięga opinii koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne w ramach instrumentu »Łącząc Europę« na rzecz europejskich korytarzy transportowych lub priorytetów horyzontalnych, których dotyczą zadania koordynatora europejskiego, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu każdego korytarza lub priorytetu horyzontalnego […].”,

powinno być: „9. Na podstawie art. 14 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/1153 Komisja zasięga opinii koordynatora europejskiego przy rozpatrywaniu wniosków o finansowanie unijne w ramach instrumentu »Łącząc Europę« na rzecz europejskich korytarzy transportowych lub priorytetów horyzontalnych, które leżą w zakresie kompetencji koordynatora europejskiego, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu każdego korytarza lub priorytetu horyzontalnego […].”.

66. Strona 60, art. 53 ust. 7 zdanie trzecie:

zamiast: „Ponadto koordynator europejski odpowiedzialny za ERTMS ściśle współpracuje z Agencją Kolejową Unii Europejskiej ustanowioną rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 (60) i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym, a koordynator europejski ds. europejskiego obszaru transportu morskiego ściśle współpracuje z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego […].”,

powinno być: „Ponadto koordynator europejski odpowiedzialny za ERTMS ściśle współpracuje z Agencją Kolejową Unii Europejskiej ustanowioną rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 (60) i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym, a koordynator europejski ds. europejskiej przestrzeni morskiej ściśle współpracuje z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego […].”.

67. Strona 61, art. 54 ust. 3 lit. h):

zamiast: „h) określenie, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi, odpowiednimi organami lokalnymi i krajowymi punktami kontaktowymi SUMP, środków, które są stosowane w węzłach miejskich i które mogą przyczynić się do skutecznego funkcjonowania przewozu towarów i osób w danym korytarzu i do osiągnięcia celów transeuropejskiej sieci transportowej, z zachowaniem spójności z odpowiednimi SUMP;”,

powinno być: „h) określenie, we współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi, odpowiednimi organami lokalnymi i krajowymi punktami kontaktowymi SUMP, środków, które są stosowane w węzłach miejskich i które mogą przyczynić się do skutecznego funkcjonowania transportu towarowego i pasażerskiego w danym korytarzu i do osiągnięcia celów transeuropejskiej sieci transportowej, z zachowaniem spójności z odpowiednimi SUMP;”.

68. Strona 66, art. 63 ust. 2 lit. c):

zamiast: „c) zmiany w przepływach w ramach przewozu osób i towarów;”,

powinno być: „c) zmiany w przepływach w ramach transportu pasażerskiego i towarowego;”.

69. Strona 73, art. 67 pkt 15 lit. b) dotyczący zmiany art. 20 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 913/2010:

zamiast: „»6. Wszyscy włączeni do procedury przedstawiciele zarządców infrastruktury, o czym mowa w art. 40 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34/UE, zapewniają bezzwłoczne dostarczenie wszelkich informacji – niezbędnych do celów rozpatrzenia skargi lub w ramach dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu […].«”,

powinno być: „»6. Wszyscy włączeni do procedury przedstawiciele zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2012/34/UE, zapewniają bezzwłoczne dostarczenie wszelkich informacji – niezbędnych do celów rozpatrzenia skargi lub w ramach dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu […].«”.

70. Strona 127, załącznik II, kolumna „NAZWA WĘZŁA”:

zamiast: „Flörsheim am Rhein”,

powinno być: „Flörsheim am Main”.

71. Strona 149, załącznik II, wiersz dotyczący Cremony, kolumna „TERMINALE KOLEJOWO-DROGOWE / TERMINALE WZDŁUŻ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH”:

zamiast: „Kompleksowa (PBL), kompleksowa (Piadena)”,

powinno być: „Kompleksowa (PLB), kompleksowa (Piadena)”.

72. Strona 151, załącznik II, wiersz dotyczący Novary, kolumna „TERMINALE KOLEJOWO-DROGOWE / TERMINALE WZDŁUŻ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH”:

zamiast: „Bazowa (Novara-Agonate)”,

powinno być: „Bazowa (Novara-Agognate)”.

73. Strona 162, załącznik II, w wierszu dotyczącym Bragi usuwa się wpis w kolumnie „TERMINALE KOLEJOWO-DROGOWE / TERMINALE WZDŁUŻ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH”.

74. Strona 163, załącznik II, wiersz dotyczący obszaru metropolitalnego Porto:

zamiast:

	„Obszar metropolitalny Porto	X	Bazowa (Sá Carneiro)	Bazowa (Leixoes)	Bazowa	Bazowa (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)”

powinno być:

	„Obszar metropolitalny Porto	X	Bazowa (Sá Carneiro)	Bazowa (Leixões)	Bazowa	Bazowa (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)”

75. Strona 163, załącznik II, w wierszu dotyczącym Vila Nova de Famalicão, w kolumnie „TERMINALE KOLEJOWO-DROGOWE / TERMINALE WZDŁUŻ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH” dodaje się wpis w brzmieniu:

„Kompleksowa (Lousado)”.

76. Strona 164, załącznik II, kolumna „NAZWA WĘZŁA”:

zamiast: „Cernavoda”,

powinno być: „Cernavodă”.

77. Strona 165, załącznik II, kolumna „NAZWA WĘZŁA”:

zamiast: „Oltenţa”,

powinno być: „Olteniţa”.

78. Strona 165, załącznik II, kolumna „NAZWA WĘZŁA”:

zamiast: „Piatra Neamt”,

powinno być: „Piatra Neamţ”.

79. Strona 225, załącznik V pkt 3 ostatnie zdanie:

zamiast: „[…] zwłaszcza jeśli chodzi o niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym, w stosownych przypadkach, użytkowników aktywnych rodzajów transportu.”,

powinno być: „[…] zwłaszcza jeśli chodzi o niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym, w stosownych przypadkach, użytkowników aktywnych form mobilności.”.