

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 32/2021 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)

(2021/C 273/02)

I. WPROWADZENIE

1. 17 maja 2018 r. Komisja przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyżej wymieniony wniosek jako część trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, którego założeniem jest uczynienie europejskiej mobilności bezpieczniejszą i bardziej ekologiczną, wydajną i dostępną. Wniosek ma uprościć przepisy o wydawaniu pozwoleń, tak by ułatwić zakończenie budowy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).
2. W Parlamencie Europejskim na komisję prowadzącą przedmiotowe dossier została wyznaczona Komisja Transportu i Turystyki (TRAN), a na sprawozdawcę – Dominique Riquet (ALDE, FR). 13 lutego 2019 r. Parlament głosował nad sprawozdaniem i przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu ⁽¹⁾.
3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię 17 października 2018 r. ⁽²⁾.
4. Komitet Regionów przyjął opinię 7 lutego 2019 r. ⁽³⁾.
5. W Radzie, po prowadzonych od czerwca 2018 r. do listopada 2019 r. dyskusjach na forum Grupy Roboczej ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne, na posiedzeniu Rady 2 grudnia 2019 r. wypracowano podejście ogólne w sprawie wniosku.
6. Następnie w dniach 3 lutego, 18 maja i 8 czerwca 2020 r. odbyły się trzy nieformalne rundy rozmów trójstronnych, w wyniku których osiągnięto ogólne wstępne porozumienie między Radą a Parlamentem Europejskim zgodnie z mandatem odnowionym przez Coreper 3 czerwca 2020 r. 17 czerwca 2020 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził ostateczny tekst kompromisowy uzgodniony podczas rozmów trójstronnych w dniu 8 czerwca 2020 r.
7. 14 lipca 2020 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim głosowała za przyjęciem tego samego wstępnego tekstu kompromisowego. Następnie 16 lipca 2020 r. przewodnicząca komisji TRAN wystosowała pismo do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli, w którym stwierdziła, że jeżeli Rada przyjmie swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z ustalonym ogólnym wstępnym porozumieniem, zaleci ona, by Parlament Europejski na posiedzeniu plenarnym zatwierdził stanowisko Rady bez zmian – z zastrzeżeniem weryfikacji prawno-językowej – w drugim czytaniu.

II. CEL

8. Dyrektywa ma przede wszystkim uprościć przepisy o wydawaniu pozwoleń, tak by ułatwić zakończenie budowy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Jego celem jest również zwiększenie przejrzystości procesów, których muszą przestrzegać promotorzy projektów, w szczególności w kwestii wydawania pozwoleń, zamówień publicznych i innych procedur.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

Kontekst proceduralny

9. Opierając się na wniosku Komisji, Parlament i Rada prowadziły negocjacje w celu osiągnięcia wczesnego porozumienia w drugim czytaniu na podstawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu. Tekst projektu stanowiska Rady w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty między dwoma współprawodawcami.

Streszczenie najważniejszych zagadnień

10. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu zawiera następujące kluczowe elementy, co do których osiągnięto porozumienie między współprawodawcami:

⁽¹⁾ Dz.U. C 449 z 23.12.2020, s. 576.

⁽²⁾ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 269.

⁽³⁾ Dz.U. C 168 z 16.5.2019, s. 91.

11. *Charakter prawny wniosku*: współprawodawcy uzgodnili zmianę charakteru prawnego wniosku z rozporządzenia na dyrektywę. Zmiana ta umożliwi państwom członkowskim większą elastyczność w przeprowadzaniu procedur wydawania pozwoleń, a także umożliwi im korzystanie z ich procedur już obowiązujących w tym zakresie.
12. *Zakres stosowania*: stanowisko Rady w pierwszym czytaniu przewiduje, że wykaz projektów, obejmujący wykaz połączeń transgranicznych i brakujących połączeń i identyczny z wykazem w części III sekcja 1 załącznika do rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę”, zostanie włączony do załącznika do dyrektywy w celu zapewnienia jasności i pewności prawa. Ponadto zakres stosowania obejmie również inne projekty w korytarzach sieci bazowej, których całkowity koszt przekracza 300 mln EUR.
13. *Wyznaczony organ*: stanowisko Rady w pierwszym czytaniu określa rolę i zakres odpowiedzialności wyznaczonego organu, który będzie głównym punktem kontaktowym do celów informacyjnych dla promotora projektu, a także na żądanie zapewni wytyczne co do przedkładania wszelkich stosownych dokumentów i informacji. Przepis ten ustanawia również ramy czasowe wyznaczenia tego organu, które ustala się na 24 miesiące po wejściu dyrektywy w życie. Zmiany zawarte w tym artykule mają na celu zagwarantowanie państwom członkowskim wystarczającego poziomu elastyczności we wdrażaniu tego przepisu.
14. *Czas trwania procedury wydawania pozwoleń*: współprawodawcy uzgodnili, że ogólny termin procedury wydawania pozwoleń zostanie ustalony na cztery lata. Ponadto w należycie uzasadnionych przypadkach termin ten można dwukrotnie przedłużyć. Zmiany wprowadzone w stanowisku Rady mają na celu zapewnienie wystarczającego marginesu elastyczności w odniesieniu do ram czasowych zakończenia procedury wydawania pozwoleń, w szczególności ze względu na złożoność i różnorodność projektów transportowych wchodzących w zakres stosowania dyrektywy.
15. *Organizacja procedury wydawania pozwoleń*: w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu poszczególne etapy procedury wydawania pozwoleń zostały połączone, co spowodowało znaczne uproszczenie. Jednocześnie przepis ten umożliwia państwom członkowskim określenie w okresie czterech lat różnych kroków zgodnie z ich prawem krajowym.
16. *Transpozycja*: w wyniku zmiany formy prawnej wniosku współprawodawcy uzgodnili termin transpozycji na 24 miesiące po wejściu dyrektywy w życie.

IV. WNIOSKI

17. Stanowisko Rady podkreśla główny cel wniosku Komisji i w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty podczas nieformalnych negocjacji między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji.
 18. W związku z tym Rada uważa, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu stanowi wyważoną reprezentację wyników negocjacji i że dyrektywa po jej przyjęciu będzie stanowić ważny wkład w uproszczenie przepisów o wydawaniu pozwoleń, co ułatwi zakończenie budowy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).
-