

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Usprawnienie realizacji sieci TEN-T

(2019/C 168/11)

Sprawozdawca:	Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), członek zarządu prowincji Geldria
Dokument źródłowy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej
	COM(2018) 277 final

I. ZALECANE POPRAWKI

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej

COM(2018) 277 final

Poprawka 1

Motyw 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 określa wspólne ramy tworzenia nowoczesnych, interoperacyjnych sieci rozwoju rynku wewnętrznego. Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) posiada dwupoziomową strukturę: sieć kompleksowa zapewnia łączność wszystkich regionów UE, natomiast sieć bazowa składa się z tych części sieci, które mają dla Unii największe znaczenie strategiczne. Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 określa wiążące cele ukończenia wdrażania, zgodnie z którymi sieć bazowa ma zostać ukończona do 2030 r., natomiast sieć kompleksowa – do 2050 r.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 określa wspólne ramy tworzenia nowoczesnych, interoperacyjnych sieci rozwoju rynku wewnętrznego oraz dla spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii . Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) posiada dwupoziomową strukturę: sieć kompleksowa zapewnia łączność wszystkich regionów UE, jak również niezbędne kanały dystrybucyjne uzupełniające sieć podstawową , natomiast sieć bazowa składa się z tych części sieci, które mają również największe znaczenie strategiczne dla UE i w związku z tym służą jako transgraniczne i multimodalne czynniki przyspieszenia dla powstania jednolitej europejskiej przestrzeni transportu i mobilności . Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 określa wiążące cele ukończenia wdrażania, zgodnie z którymi sieć bazowa ma zostać ukończona do 2030 r., natomiast sieć kompleksowa – do 2050 r. Ponadto rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 koncentruje się na połączeniach transgranicznych, które poprawią interoperacyjność między różnymi rodzajami transportu oraz przyczynią się do integracji unijnego transportu multimodalnego.

Uzasadnienie

TEN-T służy wielu celom, w tym spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej. Współpraca transgraniczna musi być jak najprostsza i jak najłatwiejsza, tak aby usprawnić niskoemisyjną mobilność transgraniczną zgodnie z punktem 18 zaleceń politycznych.

Poprawka 2

Motyw 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Niezależnie od konieczności i wiążących terminów, z doświadczenia wynika, że w przypadku wielu inwestycji mających na celu ukończenie sieci TEN-T problem stanowią złożone procedury wydawania pozwoleń, transgraniczne postępowania o udzielenie zamówienia oraz inne procedury. Sytuacja ta wpływa negatywnie na czas realizacji projektów, a w wielu przypadkach jest ona przyczyną znaczących opóźnień i zwiększonych kosztów. Aby rozwiązać te problemy i umożliwić zsynchronizowane ukończenie sieci TEN-T, niezbędne jest zharmonizowane działanie na szczeblu unijnym.</p>	<p>Niezależnie od konieczności i wiążących terminów, z doświadczenia wynika, że w przypadku wielu inwestycji mających na celu ukończenie sieci TEN-T problem stanowią złożone procedury wydawania pozwoleń, transgraniczne postępowania o udzielenie zamówienia oraz inne procedury. Ponadto udział społeczeństwa już na wczesnym etapie i budowanie konsensusu są często zaniebdywane, co powoduje brak wsparcia obywateli ze względu na brak przejrzystości. Sytuacja ta wpływa negatywnie na czas realizacji projektów, a w wielu przypadkach jest ona przyczyną znaczących opóźnień i zwiększonych kosztów. Aby rozwiązać te problemy i umożliwić zsynchronizowane ukończenie sieci TEN-T, niezbędne jest zharmonizowane i uproszczone działanie w odpowiednim czasie na szczeblu unijnym.</p>

Uzasadnienie

Procedury udzielania zezwoleń nie są jedynym powodem opóźnienia projektów. Brak udziału społeczeństwa oraz budowania konsensusu również powodują opóźnienia.

Poprawka 3

Motyw 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W ramach prawnych wielu państw członkowskich przyznaje się preferencyjne traktowanie konkretnym kategoriom projektów, opierając się na znaczeniu strategicznym, jakie mają one dla gospodarki. Preferencyjne traktowanie charakteryzuje się krótszymi terminami, prowadzonymi równocześnie procedurami lub ograniczonymi ramami czasowymi odwołań, przy jednoczesnym zapewnieniu osiągnięcia celów innych horyzontalnych obszarów polityki. Jeżeli takie ramy istnieją w obrębie krajowych ram prawnych, automatycznie powinny mieć one zastosowanie do projektów unijnych, które na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 uznano za projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania.</p>	<p>W ramach prawnych wielu państw członkowskich przyznaje się preferencyjne traktowanie konkretnym kategoriom projektów, opierając się na znaczeniu strategicznym, jakie mają one dla spójności terytorialnej, gospodarczej i społecznej Unii i środków na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu. Preferencyjne traktowanie charakteryzuje się krótszymi terminami, prowadzonymi równocześnie procedurami lub ograniczonymi ramami czasowymi odwołań, przy jednoczesnym zapewnieniu osiągnięcia celów innych horyzontalnych obszarów polityki. Jeżeli takie ramy istnieją w obrębie krajowych ram prawnych, automatycznie powinny mieć one zastosowanie do projektów unijnych, które na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 uznano za projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania. Gdy takie ramy nie istnieją, właściwe władze powinny priorytetowo traktować harmonizację administracyjnych procedur wydawania pozwoleń i realizacji projektów lub, w stosownych przypadkach, podejmować niezbędne kroki w celu ułatwienia utworzenia wspólnego organu zarządzającego.</p>

Uzasadnienie

Przeciwdziałanie zmianom klimatu musi być jednym z podstawowych celów unijnej polityki transportowej.

Poprawka 4

Motyw 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Aby poprawić skuteczność ocen oddziaływania na środowisko i uprościć proces decyzyjny, w przypadku gdy obowiązek przeprowadzenia ocen dotyczących kwestii środowiskowych projektów sieci bazowej wynika jednocześnie z dyrektywy 2011/92/UE zmienionej dyrektywą 2014/52/UE oraz z innych przepisów Unii, takich jak dyrektywa 92/43/EWG, dyrektywa 2009/147/WE, dyrektywa 2000/60/WE, dyrektywa 2008/98/WE, dyrektywa 2010/75/UE, dyrektywa 2012/18/UE i dyrektywa 2011/42/WE, państwa członkowskie powinny zapewnić wspólną procedurę spełniającą wymogi określone w tych dyrektywach.	Aby poprawić skuteczność ocen oddziaływania na środowisko i uprościć proces decyzyjny, w przypadku gdy obowiązek przeprowadzenia ocen dotyczących kwestii środowiskowych projektów sieci bazowej wynika jednocześnie z dyrektywy 2011/92/UE zmienionej dyrektywą 2014/52/UE oraz z innych przepisów Unii, takich jak dyrektywa 92/43/EWG, dyrektywa 2009/147/WE, dyrektywa 2000/60/WE, dyrektywa 2008/98/WE, dyrektywa 2010/75/UE, dyrektywa 2012/18/UE i dyrektywa 2011/42/WE, państwa członkowskie powinny zapewnić wspólną procedurę spełniającą wymogi określone w tych dyrektywach, bez konieczności ustanawiania nowych procedur, jeżeli odpowiednie procedury już istnieją.

Uzasadnienie

Niektóre państwa członkowskie już włączyły procedury do swoich przepisów i wprowadzanie nowych procedur byłoby dodatkowym obciążeniem administracyjnym.

Poprawka 5

Motyw 8

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Biorąc pod uwagę konieczność ukończenia sieci bazowej TEN-T, uproszczeniu procedur wydawania pozwoleń powinno towarzyszyć określenie terminu, w którym odpowiedzialne właściwe organy powinny podjąć decyzję kompleksową dotyczącą konstrukcji projektu. Termin ten powinien skłaniać do sprawniejszego prowadzenia procedur oraz w żadnym wypadku nie powinien powodować uszczerbku dla wysokich standardów Unii w zakresie ochrony środowiska i udziału społeczeństwa.	Biorąc pod uwagę konieczność ukończenia sieci bazowej TEN-T, uproszczeniu procedur wydawania pozwoleń powinno towarzyszyć określenie terminu, w którym odpowiedzialne właściwe organy powinny podjąć decyzję kompleksową dotyczącą konstrukcji projektu. Termin ten powinien skłaniać do sprawniejszego prowadzenia procedur oraz w żadnym wypadku nie powinien powodować uszczerbku dla wysokich standardów Unii w zakresie ochrony środowiska i udziału społeczeństwa. W związku z tym termin powinien być określony dopiero po początkowych, wczesnych konsultacjach publicznych w sprawie planowanych projektów, w tym z władzami lokalnymi i regionalnymi.

Uzasadnienie

Nie wymaga uzasadnienia. Procedury udzielania zezwoleń nie są jedynym powodem opóźnienia projektów. Brak udziału społeczeństwa oraz budowania konsensusu również powodują opóźnienia.

Poprawka 6

Motyw 11

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Zamówienia publiczne w kontekście transgranicznych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania należy realizować zgodnie z Traktatem oraz dyrektywami 2014/25/UE lub 2014/24/UE. Aby zapewnić efektywne ukończenie transgranicznych projektów sieci bazowej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zamówienia publiczne przeprowadzane przez wspólny podmiot powinny podlegać przepisom jednego prawodawstwa krajowego. Na zasadzie odstępstwa od przepisów Unii dotyczących zamówień publicznych mające zastosowanie przepisy krajowe co do zasady powinny być przepisami krajowymi państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba statutowa wspólnego podmiotu. Powinna istnieć możliwość określenia mających zastosowanie przepisów w umowie międzyrządowej.	Zamówienia publiczne w kontekście transgranicznych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania należy realizować zgodnie z Traktatem oraz dyrektywami 2014/25/UE lub 2014/24/UE. Aby zapewnić efektywne ukończenie transgranicznych projektów sieci TEN-T będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zamówienia publiczne przeprowadzane przez wspólny podmiot zarządzający powinny, na mocy wspólnego porozumienia między stronami , podlegać przepisom jednego prawodawstwa unijnego lub, w odpowiednich przypadkach , krajowego. Na zasadzie odstępstwa od przepisów Unii dotyczących zamówień publicznych mające zastosowanie przepisy krajowe co do zasady powinny być przepisami krajowymi państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba statutowa wspólnego podmiotu. Powinna istnieć możliwość określenia mających zastosowanie przepisów w umowie międzyrządowej.

Uzasadnienie

Ułatwiłoby to współpracę transgraniczną zgodnie z punktem 18 zaleceń politycznych.

Poprawka 7

Artykuł 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p style="text-align: center;">Przedmiot i zakres stosowania</p> <p>W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi mające zastosowanie do procedur administracyjnych stosowanych przez właściwe organy państw członkowskich w związku z wydawaniem zezwoleń na wszystkie projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej oraz realizacją tych projektów.</p>	<p style="text-align: center;">Przedmiot i zakres stosowania</p> <p>W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi mające zastosowanie do procedur administracyjnych stosowanych przez właściwe organy państw członkowskich (władze krajowe, regionalne lub lokalne lub inne podmioty odpowiedzialne za projekty) w związku z wydawaniem zezwoleń na wszystkie części składowe i wymogi infrastruktury dotyczące wszystkich projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej oraz realizacją tych projektów o statusie priorytetowym określonym w art. 3.</p>

Uzasadnienie

Zamiast stosowania proponowanej procedury wobec wszystkich projektów TEN-T, w rozporządzeniu należy określić, jakie projekty wchodzą w zakres jego stosowania, w celu określenia najważniejszych projektów i przyspieszenie ich realizacji. Państwa członkowskie powinny decydować o tym, jakie priorytetowe projekty wchodzą w zakres stosowania rozporządzenia.

Poprawka 8

Artykuł 2 litera e)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>„transgraniczny projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z art.7 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 obejmujący odcinek transgraniczny określony w art. 3 lit. m) wspomnianego rozporządzenia, który jest realizowany przez wspólny podmiot.</p>	<p>„transgraniczny projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania” oznacza projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z art.7 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 obejmujący odcinek transgraniczny w ramach porozumienia o współpracy lub wszelkich innych umów między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a władzami regionalnymi i lokalnymi lub pomiędzy władzami regionalnymi lub lokalnymi w różnych państwach członkowskich lub pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi na rzecz planowania i realizowania infrastruktury transportowej, które jest realizowane przez wspólny podmiot.</p>

Uzasadnienie

Ważne jest, aby docenić potencjał władz lokalnych i regionalnych w projektach transgranicznych.

Poprawka 9

Artykuł 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>„Priorytetowy status” projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania</p> <p>1. <i>Każdy projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie sieci bazowej TEN-T jest</i> przedmiotem zintegrowanej procedury wydawania pozwoleń zarządzanej przez jedyny właściwy organ wyznaczony przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 5 i 6.</p> <p>2. Jeżeli prawo krajowe przewiduje taki status, projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania otrzymują status najwyższego możliwego znaczenia w kraju i są traktowane zgodnie z tym statusem w ramach procedur wydawania pozwoleń, w przypadkach i trybach, w jakich tego rodzaju traktowanie jest przewidziane w przepisach krajowych mających zastosowanie do odpowiadających im rodzajów infrastruktury transportowej.</p> <p>3. W celu zapewnienia efektywnych procedur administracyjnych w związku z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania promotorzy projektów i wszystkie zainteresowane organy zapewniają jak najszybsze zgodnie z prawem zajęcie się tymi projektami, w tym w zakresie przyznawanych środków.</p>	<p>„Priorytetowy status” projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania</p> <p>1. <i>Państwa członkowskie określają priorytetowe elementy TEN-T. Projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania znajdujące się na liście priorytetów uzyskują „status priorytetowy” i są</i> przedmiotem zintegrowanej procedury wydawania pozwoleń zarządzanej przez jedyny właściwy organ wyznaczony przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 5 i 6.</p> <p>2. Jeżeli prawo krajowe przewiduje taki status, projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania otrzymują status najwyższego możliwego znaczenia w kraju i są traktowane zgodnie z tym statusem w ramach procedur wydawania pozwoleń, w przypadkach i trybach, w jakich tego rodzaju traktowanie jest przewidziane w przepisach krajowych mających zastosowanie do odpowiadających im rodzajów infrastruktury transportowej.</p> <p>3. W celu zapewnienia efektywnych procedur administracyjnych w związku z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania promotorzy projektów i wszystkie zainteresowane organy zapewniają jak najszybsze zgodnie z prawem zajęcie się tymi projektami, w tym w zakresie przyznawanych środków.</p>

Uzasadnienie

Zob. poprawka 7.

Poprawka 10

Artykuł 4 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W celu dotrzymania terminów określonych w art. 6 i zmniejszenia obciążenia administracyjnego związanego z ukończeniem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wszystkie procedury administracyjne wynikające z mających zastosowanie przepisów, zarówno krajowych, jak i unijnych, są zintegrowane i skutkują przyjęciem wyłącznie jednej decyzji kompleksowej.</p>	<p>W celu dotrzymania terminów określonych w art. 6 i zmniejszenia obciążenia administracyjnego związanego z ukończeniem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania wszystkie procedury administracyjne wynikające z mających zastosowanie przepisów, w tym odpowiednie oceny środowiskowe, jak również kampanie informacyjne i partycypacyjne dla obywateli, zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym, są zintegrowane i skutkują przyjęciem wyłącznie jednej decyzji kompleksowej.</p>

Uzasadnienie

Przeciwdziałanie zmianom klimatu musi być jednym z podstawowych celów unijnej polityki transportowej.

POPRAWKA 11

Artykuł 5 ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Do dnia ... (OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation) każde państwo członkowskie wyznacza jeden jedyny właściwy organ, który jest odpowiedzialny za ułatwianie procesu wydawania pozwoleń, w tym za podejmowanie decyzji kompleksowej.</p>	<p>Do dnia ... (OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation) każde państwo członkowskie wyznacza jeden właściwy organ/właściwe organy, który jest odpowiedzialny za ułatwianie procesu wydawania kompleksowych pozwoleń, w tym za podejmowanie decyzji kompleksowej. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczyło już jeden właściwy organ/właściwe organy, może ono potwierdzić wyznaczenie tego właściwego organu/organów.</p>

Uzasadnienie

Niektóre państwa członkowskie już włączyły procedury do swoich przepisów lub wyznaczyły właściwe organy. Wprowadzanie nowych procedur lub wyznaczanie nowych właściwych organów byłoby zatem dla nich dodatkowym obciążeniem administracyjnym.

POPRAWKA 12

Artykuł 5 ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Kompetencje jedyne właściwego organu, o których mowa w ust. 1, lub związane z nimi zadania mogą być przekazywane innemu organowi na odpowiednim szczeblu administracyjnym, bądź wykonywane przez taki organ, w odniesieniu do poszczególnych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, na następujących warunkach:</p> <p>a) tylko jeden organ jest odpowiedzialny za dany projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania;</p> <p>b) dany organ jest jedynym punktem kontaktowym dla promotora projektu w procedurze prowadzącej do przyjęcia decyzji kompleksowej dla danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania; oraz</p> <p>c) dany organ koordynuje przedkładanie wszystkich stosownych dokumentów i informacji.</p> <p>Jedyny właściwy organ może zachować kompetencje w zakresie ustalania terminów, bez uszczerbku dla terminów określonych zgodnie z art. 6.</p>	<p>Państwa członkowskie mogą przekazywać kompetencje jedyne właściwego organu, o których mowa w ust. 1, lub związane z nimi zadania istniejącemu lub nowo utworzonemu organowi na odpowiednim szczeblu administracyjnym, z uwzględnieniem kompetencji krajowych, regionalnych i lokalnych, w odniesieniu do poszczególnych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania lub określonych kategorii projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, pod warunkiem że:</p> <p>a) tylko jeden organ jest odpowiedzialny za dany projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania;</p> <p>b) dany organ jest jedynym punktem kontaktowym dla promotora projektu w procedurze prowadzącej do przyjęcia decyzji kompleksowej dla danego projektu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania; oraz</p> <p>c) dany organ koordynuje przedkładanie wszystkich stosownych dokumentów i informacji.</p>

Uzasadnienie

Rozporządzenie nie powinno ingerować w struktury konstytucyjne państw członkowskich, w szczególności dlatego, że w niektórych państwach członkowskich zadania te wykonują różne poziomy administracji.

Terminy powinny zostać określone w ścisłej współpracy z projektodawcą, aby można było dopasować ramy czasowe do projektów. Włączenie na wczesnym etapie wszystkich zainteresowanych stron, z wystarczającą ilością czasu na wypracowanie konsensusu między nimi, znacznie poprawi wdrażanie projektów.

POPRAWKA 13

Artykuł 5 ustęp 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Jeżeli projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania wymaga podjęcia decyzji w dwóch lub większej liczbie państw członkowskich, odpowiednie właściwe organy podejmują wszystkie czynności niezbędne do skutecznej i efektywnej współpracy i koordynacji ich działań. Bez uszczerbku dla obowiązków wynikających ze stosownych przepisów unijnych i międzynarodowych państwa członkowskie podejmują starania na rzecz zapewnienia wspólnych procedur, w szczególności w odniesieniu do oceny wpływu na środowisko.</p>	<p>Jeżeli projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania wymaga podjęcia decyzji w dwóch lub większej liczbie państw członkowskich, odpowiednie właściwe organy podejmują wszystkie czynności niezbędne do skutecznej i efektywnej współpracy i koordynacji ich działań. Bez uszczerbku dla obowiązków wynikających ze stosownych przepisów unijnych i międzynarodowych państwa członkowskie podejmują starania na rzecz zapewnienia wspólnych procedur, w szczególności w odniesieniu do oceny wpływu na środowisko. Zwłaszcza w przypadkach, gdy wspólny podmiot jest utworzony przez uczestniczące państwa członkowskie lub właściwe władze lokalne i regionalne, podmiot ten korzysta ze wspólnych procedur i koordynacji między państwami członkowskimi i powinien kontaktować się z jednym organem wydającym zezwolenia.</p>

Uzasadnienie

POPRAWKA 14

Artykuł 6 ustęp 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Czas trwania i przebieg procedury wydawania pozwoleń</p> <p>1. Na procedurę wydawania pozwoleń składa się etap przedaplikacyjny i etap oceny wniosku oraz proces decyzyjny jedyne go właściwego organu.</p> <p>2. Etap przedaplikacyjny, obejmujący okres od rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń do przedłożenia kompletnej dokumentacji wniosku jednemu właściwemu organowi, co do zasady nie przekracza dwóch lat.</p> <p>3. W celu wszczęcia procedury wydawania pozwoleń promotor projektu powiadamia na piśmie jedyny właściwy organ państw członkowskich zainteresowanych projektem i dołącza szczegółowy opis projektu. Nie później niż dwa miesiące od otrzymania wspomnianego powyżej powiadomienia jedyny właściwy organ uznaje to powiadomienie albo, jeżeli uzna projekt za niewystarczająco przygotowany do objęcia go procedurą wydawania pozwoleń, odrzuca powiadomienie na piśmie. Jeżeli jedyny właściwy organ podejmie decyzję o odrzuceniu powiadomienia, uzasadnia on swoją decyzję. Datę podpisania uznania powiadomienia przez właściwy organ uznaje się za moment rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń. W przypadku gdy sprawa dotyczy dwóch lub większej liczby państw członkowskich, za datę rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń uznaje się moment akceptacji ostatniego powiadomienia przez zainteresowany właściwy organ.</p> <p>4. W terminie trzech miesięcy od dnia rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń jedyny właściwy organ, w ścisłej współpracy z promotorem projektu i pozostałymi zainteresowanymi organami oraz przy uwzględnieniu informacji przedłożonych przez promotora projektu na podstawie powiadomienia, o którym mowa w ust. 3, określa i przedstawia promotorowi projektu szczegółowe omówienie wniosku, które zawiera:</p> <p>a) przedmiotowy zakres i poziom szczegółowości informacji, które promotor projektu ma przedłożyć jako część dokumentacji wniosku o wydanie decyzji kompleksowej;</p> <p>b) plan procesu wydawania pozwoleń, w którym zidentyfikowano co najmniej:</p> <p>i) decyzje i opinie do uzyskania;</p> <p>ii) organy, zainteresowane strony i potencjalnie zainteresowane grupy społeczeństwa;</p> <p>iii) poszczególne etapy procedury i czas ich trwania;</p> <p>iv) najważniejsze etapy, które mają zostać zrealizowane, i terminy ich wykonania w kontekście podjęcia decyzji kompleksowej;</p> <p>v) zasoby planowane przez organy oraz ewentualne dodatkowe potrzeby dotyczące zasobów.</p>	<p>Czas trwania i przebieg procedury wydawania pozwoleń</p> <p>1. Na procedurę wydawania pozwoleń składa się etap przedaplikacyjny i etap oceny wniosku oraz proces decyzyjny jedyne go właściwego organu.</p> <p>Jedyny właściwy organ angażuje, zgodnie z ramami instytucjonalnymi i prawnymi danego państwa członkowskiego, władze lokalne i regionalne obszarów, których dotyczą projekty, w procedurę partycypacyjną mającą na celu dokonanie wstępnej oceny projektu przed jego ostatecznym zatwierdzeniem.</p> <p>2. Etap przedaplikacyjny, obejmujący okres od rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń do przedłożenia kompletnej dokumentacji wniosku jednemu właściwemu organowi, co do zasady nie przekracza dwóch lat. Jeden właściwy organ może przyznać projektodawcy więcej czasu w szczególnych okolicznościach, odnoszących się do wielkości i charakteru projektu, i/lub wystarczająco dużo czasu, aby należycie zaangażować obywateli. Takie konsultacje i uczestnictwo powinny być już podejmowane przed etapem przedaplikacyjnym. Wyniki udziału społeczeństwa w postaci kompromisów, które bezpośrednio dotyczą realizacji infrastruktury, oraz planowane dalsze środki dotyczące konsultacji ze społeczeństwem decydują o długości trwania etapu przedaplikacyjnego.</p> <p>3. W celu wszczęcia procedury wydawania pozwoleń promotor projektu powiadamia na piśmie jedyny właściwy organ państw członkowskich zainteresowanych projektem i dołącza szczegółowy opis projektu. Nie później niż dwa miesiące od otrzymania wspomnianego powyżej powiadomienia jedyny właściwy organ uznaje to powiadomienie albo, jeżeli uzna projekt za niewystarczająco przygotowany do objęcia go procedurą wydawania pozwoleń, odrzuca powiadomienie na piśmie. Jeżeli jedyny właściwy organ podejmie decyzję o odrzuceniu powiadomienia, uzasadnia on swoją decyzję. Datę podpisania uznania powiadomienia przez właściwy organ uznaje się za moment rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń. W przypadku gdy sprawa dotyczy dwóch lub większej liczby państw członkowskich, za datę rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń uznaje się moment akceptacji ostatniego powiadomienia przez zainteresowany właściwy organ.</p> <p>4. W terminie trzech miesięcy od dnia rozpoczęcia procedury wydawania pozwoleń jedyny właściwy organ, w ścisłej współpracy z promotorem projektu i pozostałymi zainteresowanymi organami oraz przy uwzględnieniu informacji przedłożonych przez promotora projektu na podstawie powiadomienia, o którym mowa w ust. 3, określa i przedstawia promotorowi projektu szczegółowe omówienie wniosku, które zawiera:</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p>a) przedmiotowy zakres i poziom szczegółowości informacji, które promotor projektu ma przedłożyć jako część dokumentacji wniosku o wydanie decyzji kompleksowej;</p> <p>b) plan procesu wydawania pozwoleń, w którym zidentyfikowano co najmniej:</p> <p>i) decyzje i opinie do uzyskania, w szczególności, zgodnie z instytucjonalnymi i prawnymi ramami danego państwa członkowskiego, opinie władz lokalnych i regionalnych;</p> <p>ii) środki już podjęte w celu zaangażowania zainteresowanych stron i zachęcenia obywateli do udziału w tym procesie oraz sposoby dalszej realizacji tych środków podczas wdrażania projektu;</p> <p>iii) organy, w tym, zgodnie z instytucjonalnymi i prawnymi ramami danego państwa członkowskiego, władze lokalne i regionalne, które muszą być w to zaangażowane;</p> <p>iv) poszczególne etapy procedury i czas ich trwania;</p> <p>v) najważniejsze etapy, które mają zostać zrealizowane, i terminy ich wykonania w kontekście podjęcia decyzji kompleksowej;</p> <p>vi) zasoby planowane przez organy oraz ewentualne dodatkowe potrzeby dotyczące zasobów.</p>

Uzasadnienie

Dzięki przyjęciu podejścia dostosowanego do każdego projektu oraz angażowaniu społeczeństwa na wczesnych etapach można znacznie ograniczyć opóźnienia w wydawaniu pozwoleń, ponieważ mniej będzie odwołań od wyników procedury planowania. Nie można zatem ustalić ogólnych ram czasowych niezbędnych do budowania konsensusu wśród zainteresowanych stron. Należy je raczej ustalić w zależności od wymiernych czynników związanych z realizacją projektu oraz różnych kompromisów wypracowanych na drodze do porozumienia ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Takie elastyczne, dostosowane do potrzeb podejście mogłoby nawet przyspieszyć realizację projektu w porównaniu z sytuacją, w której narzucono by ścisłe ramy czasowe.

POPRAWKA 15

Artykuł 7 ustęp 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W przypadku projektów, które dotyczą dwóch lub większej liczby państw członkowskich, właściwe organy zainteresowanych państw członkowskich uzgadniają swoje harmonogramy i przyjmują wspólny plan.</p>	<p>W przypadku projektów, które dotyczą dwóch lub większej liczby państw członkowskich, właściwe organy zainteresowanych państw członkowskich uzgadniają swoje harmonogramy i przyjmują wspólny plan. Jeżeli wspólny podmiot utworzony przez uczestniczące państwa członkowskie ubiega się o pozwolenie, kontaktuje się wyłącznie z jednym właściwym organem. Zadaniem właściwego organu będzie koordynacja z innym zainteresowanym organem/organami, aby zapewnić wypełnienie wszystkich zobowiązań na mocy przepisów obowiązujących we wszystkich państwach członkowskich, których dotyczy projekt, jak określono w art. 5 ust. 5.</p>

Uzasadnienie

Ma to na celu ułatwienie transgranicznego wydawania pozwoleń na zasadzie punktu kompleksowej obsługi dla wspólnych podmiotów.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

Główne punkty

1. Podkreśla, że ukończenie sieci bazowej i kompleksowej TEN-T ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia spójności terytorialnej, gdyż wszystkie regiony staną się dzięki temu bardziej dostępne i pobudzony zostanie rozwój gospodarczy obszarów peryferyjnych i regionów transgranicznych.
2. Zwraca uwagę, że rozwój infrastruktury transportowej należy często do kompetencji władz lokalnych i regionalnych, które są odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, zatwierdzanie planów realizacji i wydawanie pozwoleń na swoim obszarze.
3. Przypomina, że instrument „Łącząc Europę” i rozporządzenie w sprawie TEN-T wyznaczyły ambitne cele dotyczące rozwoju infrastruktury w Europie. Sieć bazowa TEN-T powinna być ukończona do 2030 r., jednak trudno będzie uzyskać środki finansowe na osiągnięcie tego ambitnego celu.
4. Uznaje, że usprawnianie – obok rozwijania sekwencji projektów, poszerzania puli środków finansowych i finansowania (instrument „Łącząc Europę”) oraz tworzenia środowiska sprzyjającego inwestycjom – stanowi istotny filar unijnej polityki dotyczącej sieci TEN-T.
5. Z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, zwłaszcza w kontekście przyspieszenia realizacji sieci TEN-T i dążenia do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego. Bardzo ważna jest również harmonizacja procedur i norm technicznych i zwiększenie interoperacyjności.
6. Przypomina o następujących trzech podstawowych zasadach:
 - zagwarantować koordynację procedur na różnych terytoriach, zarówno wewnątrz państw członkowskich, jak i między nimi;
 - zagwarantować synchronizację różnych wymogów prawnych, takich jak dyrektywy w sprawie siedlisk przyrodniczych, wody i różnorodności biologicznej;
 - utrzymać i poprawić udział społeczeństwa.
7. Pragnie podkreślić znaczenie usprawniania procedur itp. w regionach przygranicznych. Uproszczenie zezwoleń administracyjnych, procedur wydawania pozwoleń i innych procedur regulacyjnych powinno mieć na celu ułatwienie ukończenia sieci TEN-T.
8. Podkreśla, że jeśli państwa członkowskie usprawniły już istniejące procedury, powinny mieć możliwość stosowania własnych usprawnionych procedur.
9. Sugeruje, by zamiast stosować proponowane procedury do wszystkich projektów TEN-T, rozporządzenie określało, jakie projekty wchodzi w zakres jego stosowania. Państwa członkowskie powinny np. mieć możliwość decydowania, jakie projekty wejdą w zakres rozporządzenia.
10. Uznaje, że terminowe ukończenie sieci TEN-T jest zagrożone w wyniku opóźnień spowodowanych przez długie procedury wydawania pozwoleń. Jednakże te pozwolenia są wydawane w zintegrowanych ramach administracji krajowych, z poszanowaniem przepisów europejskich i krajowych w dziedzinie planowania przestrzennego, ochrony środowiska i praw obywatelskich. Trudno jest wdrożyć tę skomplikowaną procedurę przy użyciu jednego, uniwersalnego podejścia. Bardziej odpowiednie jest podejście zindywidualizowane.
11. Przypomina, że uproszczenie i zmniejszenie obciążeń administracyjnych stanowi jeden z głównych celów obecnej Komisji. Wniosek odzwierciedla to do pewnego stopnia. Jednak obciążenia administracyjne nie powinny być upraszczane i ograniczane kosztem pomocniczości i proporcjonalności. Jeżeli dane państwo członkowskie już usprawniło istniejące procedury, należy w takim przypadku umożliwić podejście zindywidualizowane.

12. Przypomina, że aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, konieczne jest przyspieszenie rozwoju infrastruktury kolejowej, nadanie priorytetu likwidacji wąskich gardeł i uzupełnieniu brakujących odcinków oraz zapewnienie wsparcia dla infrastruktury transgranicznej umożliwiającej mobilność ekologiczną, zgodnie z opiniami „Brakujące połączenia transportowe w regionach przygranicznych” i „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej”. Zauważa, że UE mogłaby w większym stopniu przyczynić się do osiągnięcia rentowności finansowej zielonej mobilności poprzez aktywne wspieranie międzynarodowego systemu handlu emisjami, jak również europejskiego systemu handlu emisjami ze stałymi, wysokimi cenami węgla, które nie będą zmieniać się tylko na skutek spekulacji, zgodnie z opinią KR-u w sprawie racjonalnych pod względem kosztów redukcji emisji i niskoemisyjnych inwestycji.

13. Przypomina o potrzebie zachowania równowagi między interesem ogólnym – nie zawsze jasno wyrażonym – użytkowników (obywateli i podmiotów gospodarczych) w duchu swobody przemieszczania się osób i towarów, z interesami tych, których dotyka bezpośrednio rozwój infrastruktury.

Aspekty transgraniczne

14. Podkreśla potrzebę dalszego prowadzenia współpracy transgranicznej, ponadnarodowej i międzyregionalnej w ramach dążenia do większej spójności terytorialnej zgodnie z art. 174 TFUE.

15. Zwraca uwagę, że nadal aktualne są niektóre jego uwagi dotyczące ograniczeń wynikających z przyjmowania odmiennych podejść proceduralnych lub organizacyjnych w odniesieniu do projektów transgranicznych (np. w opinii „Brakujące połączenia transportowe w regionach przygranicznych”) oraz apele o usunięcie przeszkód prawnych i administracyjnych w rozwoju transgranicznej infrastruktury transportowej (np. w opinii „Zwiększanie wzrostu gospodarczego i spójności w regionach przygranicznych UE”);

16. Z zadowoleniem przyjmuje wyrażony we wniosku zamiar, by ułatwić współpracę transgraniczną na rzecz rozwoju połączeń transportowych i dodania brakujących ogniw. Niemniej jednak w wypadku projektów transgranicznych i czysto krajowych różne są warunki wstępne i odgórne podejście może nie być odpowiednie do ich specyfiki.

17. Przypomina, że chociaż sieć TEN-T stanowi instrument planowania służący opracowaniu paneuropejskich połączeń transportowych, to w wypadku poszczególnych projektów TEN-T należy utrzymać podejście dostosowane do warunków lokalnych. Planowanie przestrzenne, a także udział społeczeństwa i zainteresowanych stron, muszą mieć miejsce na szczeblu lokalnym i regionalnym.

18. Apeluje do Komisji o zachęcanie do podejmowania działań, których celem jest ułatwienie realizacji transgranicznych projektów i likwidacji wąskich gardeł w ramach TEN-T poprzez usprawnienie procedur i wymogów administracyjnych.

Bruksela, dnia 7 lutego 2019 r.

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Regionów

Karl-Heinz LAMBERTZ
