



Bruksela, dnia 17.5.2018  
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji**  
**transeuropejskiej sieci transportowej**

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Rozwój technologiczny wpływa na wszystkie sfery społeczeństwa i gospodarki i przekształca życie obywateli UE. Transport nie stanowi wyjątku od tej tendencji. Nowe technologie drastycznie zmieniają krajobraz mobilności. W tym kontekście UE i jej sektory przemysłu muszą dążyć do tego, aby stać się światowym liderem w dziedzinie innowacji, cyfryzacji i dekarbonizacji. W związku z tym Komisja przyjęła kompleksowe podejście w celu zapewnienia, aby polityka UE dotycząca mobilności odzwierciedlała te priorytety polityczne za pośrednictwem trzech pakietów dotyczących mobilności „Europa w ruchu”.

W związku ze strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju i listopadzie 2017 r. dwa pakiety dotyczące mobilności. W pakietach tych przedstawiono pozytywny program działań realizujący strategię na rzecz mobilności niskoemisyjnej i zapewniający sprawne przejście do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich. Parlament Europejski i Rada powinny zapewnić szybkie przyjęcie tych wniosków.

Niniejsza inicjatywa stanowi część trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, za pośrednictwem którego realizowana jest nowa strategia dotycząca polityki przemysłowej z września 2017 r. i który został opracowany w celu uzupełnienia procesu umożliwiania Europie czerpania pełnych korzyści z modernizacji mobilności. Bardzo ważne jest, aby przyszły system mobilności służył wszystkim obywatelom UE w sposób bezpieczny, czysty i sprawny. Celem jest sprawienie, aby mobilność europejska była bezpieczniejsza i bardziej dostępna, przemysł europejski był bardziej konkurencyjny, a europejskie miejsca pracy były bardziej bezpieczne oraz czystsze i lepiej dostosowane do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagać pełnego zaangażowania UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron, w szczególności w zakresie wspierania inwestycji w infrastrukturę transportową.

Stymulowanie wzrostu gospodarczego i intensyfikowanie inwestycji w gospodarkę realną stanowią najważniejsze priorytety Komisji. Plan inwestycyjny dla Europy<sup>1</sup>, w którym ujęto to nadrzędne zadanie w kategoriach operacyjnych, ma trzy cele: mobilizację finansowania gospodarki realnej, zapewnienie projektom inwestycyjnym widoczności i wsparcia technicznego oraz ulepszenie ram regulacyjnych dotyczących inwestycji.

Do osiągnięcia tych celów przyczyniają się w znacznym stopniu inwestycje w infrastrukturę transportową. W szczególności oczekuje się, że ukończenie sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i jej korytarzy pozwoli wygenerować dodatkowe 4 500 mld EUR lub 1,8 % PKB UE i będzie odpowiadać 13 mln roboczolat do 2030 r.<sup>2</sup> Szacuje się, że w latach 2021–2030 wartość inwestycji niezbędnych do ukończenia sieci bazowej TEN-T wyniesie 500 mld EUR, a przy uwzględnieniu sieci kompleksowej TEN-T i innych inwestycji transportowych – 1 500 mld EUR<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> COM(2014) 903 final.

<sup>2</sup> *Delivering TEN-T, Facts & Figures (Realizacja TEN-T, fakty i liczby)*, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering\\_ten\\_t.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf), wrzesień 2017 r.

<sup>3</sup> W oparciu o informacje zwrotne otrzymane od państw członkowskich w maju 2017 r. Plany prac nad korytarzami sieci bazowej wraz z badaniami stanowiącymi ich uzasadnienie znajdują się pod adresem: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en)

Z doświadczenia wynika, że na realizację projektów dotyczących sieci bazowej TEN-T mają wpływ złożone procedury administracyjne i niepewność regulacyjna, które mogą prowadzić do większych kosztów i opóźnień<sup>4</sup>.

W zaktualizowanym niedawno planie działania Christophersen-Bodewig-Secchi<sup>5</sup> pt. *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects (Optymalne wykorzystanie nowych systemów finansowych w europejskich projektach infrastruktury transportowej)* (2015) wskazano uproszczenie udzielania zezwoleń administracyjnych, przepisów dotyczących wydawania pozwoleń i innych procedur regulacyjnych jako jedno z zaleceń mających na celu ułatwienie ukończenia TEN-T. Wspomniany plan działania przedstawili koordynatorzy europejscy ds. TEN-T Bodewig i Secchi oraz były wiceprzewodniczący Komisji H. Christophersen.

Skuteczne ukończenie TEN-T ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania jednolitego rynku, cyfryzacji transportu i przejścia do mobilności niskoemisyjnej<sup>6</sup>. W ostatnich komunikatach Komisja podkreśliła potrzebę mobilizacji inwestycji prywatnych w sektorach kluczowych dla przyszłości Europy<sup>7</sup> oraz w obszarach, w których niedoskonałości rynku wciąż występują<sup>8</sup>. Powtórzyła również, że transgraniczny i zrównoważony transport i infrastruktura TEN-T są kluczowe dla przejścia UE na niskoemisyjną i zasobooszczędną gospodarkę<sup>9</sup>.

Tworzenie sprzyjającego środowiska regulacyjnego i wprowadzanie skutecznych procedur stanowi wyzwanie nie tylko na szczeblu europejskim. W szczególności w deklaracji ministrów, przyjętej na posiedzeniu ministrów transportu G7 w Cagliari w czerwcu 2017 r., grupa G7 również uznała, że złożoność przepisów wpływa na sprawność procedur wydawania pozwoleń. W deklaracji tej podkreślono znaczenie zwiększania poparcia opinii publicznej dla projektów infrastrukturalnych, sprawnych procedur administracyjnych i upraszczania

<sup>4</sup> Jest tak również w przypadku 30 uprzednio wskazanych priorytetowych projektów dotyczących TEN-T. Kilka z nich zostało ukończonych, ale niektóre ciągle trwają, a z doświadczeń zdobytych podczas realizacji projektów priorytetowych wynika również, że na realizację szeregu projektów wpłynęły problemy związane z procedurami wydawania pozwoleń (np. PP17, PP18/30, PP24), *Implementation of the Priority Projects (Realizacja projektów priorytetowych)*, listopad 2012 r.; DG ds. Mobilności i Transportu w oparciu o dane otrzymane od państw członkowskich, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp\\_report\\_nov2012.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf)

<sup>5</sup> H. Christophersen, były wiceprzewodniczący Komisji, profesor K. Bodewig, koordynator europejski, profesor C. Secchi, koordynator europejski, *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects (Plan działania – Optymalne wykorzystanie nowych systemów finansowych w europejskich projektach infrastruktury transportowej)* („sprawozdanie CBS”), czerwiec 2015 r., dostępne na stronie [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015\\_06\\_03\\_cbs\\_action\\_plan\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf); *Progress Report of the Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects (Sprawozdanie z postępu prac nad „Planem działania – Optymalne wykorzystanie nowych systemów finansowych w europejskich projektach infrastruktury transportowej”)*, styczeń 2018 r., [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2\\_report\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf), (zwane dalej: „sprawozdaniem z postępu prac nad planem działania CBS”).

<sup>6</sup> W konkluzjach przyjętych dnia 5 grudnia 2017 r. Rada potwierdziła swoje zobowiązanie do wdrożenia TEN-T i konieczność kontynuowania tej polityki w celu pobudzania inwestycji w sektorze transportu i wsparcia globalnych celów, w szczególności dotyczących działań w dziedzinie klimatu. 15425/17 TRANS 541.

<sup>7</sup> COM(2016) 359 final.

<sup>8</sup> *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union*, badanie sporządzone na zlecenie Parlamentu Europejskiego, październik 2015 r.

<sup>9</sup> COM(2016) 501 final.

środowiska regulacyjnego<sup>10</sup>. Państwa członkowskie UE również dołożyły starań w celu uproszczenia procedur na poziomie krajowym<sup>11</sup>.

Celem niniejszej inicjatywy jest ograniczenie opóźnień powstających podczas realizacji projektów infrastrukturalnych sieci TEN-T. Inicjatywa ta przewiduje termin trzech lat dla całej procedury wydawania pozwoleń. Jej celem jest również zwiększenie przejrzystości procesów, których promotorzy projektów muszą przestrzegać, w szczególności w kwestii wydawania pozwoleń, zamówień publicznych i innych procedur.

Niniejsza inicjatywa zapewnia ochronę dostępu do wymiaru sprawiedliwości w kwestii realizacji projektów infrastrukturalnych sieci TEN-T. Nie ma wpływu na administracyjne procedury odwoławcze i dochodzenie odszkodowania na drodze sądowej przed sądem lub trybunałem. Państwa członkowskie mogą jednak wprowadzać specjalne przepisy proceduralne, takie jak niedopuszczalność argumentu przedstawionego w sposób noszący znamiona nadużycia lub w złej wierze, które stanowią właściwe mechanizmy zapewniania sprawnego przeprowadzania postępowań sądowych. Jak podkreśliły zainteresowane strony, w przypadku projektów transgranicznych napotykaną są specyficzne trudności w udzielaniu zamówień publicznych, w szczególności z powodu konieczności stosowania różnych prawodawstw. Zwiększa to złożoność projektów i generuje koszty. Celem niniejszej inicjatywy jest umożliwienie systematycznego stosowania jednolitych ram w przypadku projektów transgranicznych realizowanych przez wspólny podmiot, chyba że uczestniczące państwa członkowskie zadecydują inaczej. Jest to zgodne z celami określonymi w niedawnym komunikacie dotyczącym zwiększania wzrostu gospodarczego i spójności w regionach przygranicznych UE<sup>12</sup>.

Uważa się, że poza generowaniem większej ilości inwestycji i przyciąganiem kapitału prywatnego do infrastruktury o wysokiej unijnej wartości dodanej niniejsza inicjatywa zapewni obywatelom i społeczeństwu obywatelskiemu większą jasność dzięki wzmocnieniu ram w zakresie przejrzystości dotyczących ich udziału w planowaniu projektów sieci TEN-T.

Szacuje się, że konkretne oczekiwane korzyści będą następujące:

- oszczędność czasu: oczekuje się, że procedury wydawania pozwoleń będą trwały maksymalnie trzy lata, co stanowi znaczną poprawę w stosunku do obecnej sytuacji;
- oszczędności związane z kosztami użytkownika: ponad 5 mld EUR oszczędności związanych z kosztami użytkownika;
- inwestycje: 84 % łącznych inwestycji w bazową sieć TEN-T zostanie zrealizowanych przed 2025 r.;
- ograniczenie wpływu transportu na otoczenie: zaoszczędzone zostanie 700 mln EUR z tytułu emisji CO<sub>2</sub>, redukcji hałasu, zanieczyszczenia powietrza, zagęszczenia ruchu i mniejszej liczby wypadków. Ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> szacuje się na 2 686 tys. ton niewyemitowanych w latach 2018–2030;
- koszty administracyjne: oszczędności netto na poziomie 150 mln EUR dla promotorów projektów i organów publicznych.

<sup>10</sup> [http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration\\_0.pdf](http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf)

<sup>11</sup> Niemiecka strategia na rzecz przyspieszenia procesu planowania: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>12</sup> COM(2017) 534 final.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Obecnie nie ma szczególnych przepisów związanych z wydawaniem pozwoleń i procedur regulacyjnych w obszarze TEN-T, chociaż istnieją podobne przepisy mające jednak zastosowanie w obszarze transeuropejskiej sieci energetycznej (TEN-E)<sup>13</sup>.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Cele niniejszej inicjatywy są zgodne z odpowiednimi politykami Unii realizowanymi w dziedzinie transportu, jednolitego rynku i innych obszarach. Inicjatywa ta przyczynia się do stymulowania inwestycji i tworzenia miejsc pracy dzięki upraszczaniu inwestowania w gospodarkę realną.

Ukończenie TEN-T doprowadzi do utworzenia głębszego i bardziej sprawiedliwego rynku wewnętrznego, ponieważ TEN-T ma na celu fizyczne połączenie państw członkowskich i w sposób oczywisty wytwarza unijną wartość dodaną ze względu na nacisk położony na połączenia transgraniczne.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 172 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Skoordynowany rozwój TEN-T w celu ułatwienia przepływu transportu w ramach jednolitego rynku europejskiego oraz wsparcia gospodarczej, społecznej i terytorialnej spójności Unii wymaga podjęcia działań na szczeblu Unii. Procedury wydawania pozwoleń są bardzo zróżnicowane w państwach członkowskich pod względem liczby niezbędnych pozwoleń i decyzji, które trzeba uzyskać; utrudnia to synchronizację rozwoju sieci. Sieć TEN-T nie może właściwie funkcjonować jako całość ani przynosić korzyści na szczeblu unijnym, dopóki nie zostaną ukończone wszystkie jej elementy.

- **Proporcjonalność**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Wniosek wchodzi w zakres działania w dziedzinie transeuropejskiej sieci transportowej, o którym mowa w art. 170 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Działania przewidziane w niniejszym wniosku są ograniczone wyłącznie do europejskiego wymiaru infrastruktury transportowej.

Rozporządzenie będzie w tym przypadku skutecznym instrumentem, ponieważ po przyjęciu będzie miało bezpośrednie zastosowanie w porządku prawnym państw członkowskich i nie będzie wymagało okresu transpozycji przed wywołaniem pełnego skutku prawnego. Jest to zgodne z dążeniem do osiągnięcia celu polegającego na usuwaniu rozbieżności wynikających z transpozycji dyrektyw oraz przyspieszeniu przygotowań projektów i procedur udzielania zezwoleń.

---

<sup>13</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylające decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz.U. L 115 z 25.4.2013, s. 39).

### **3. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCEN SKUTKÓW**

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Polityka dotycząca TEN-T została znacznie wzmocniona w 2013 r., kiedy przyjęto nowe rozporządzenie określające całościową strategię opartą na utworzeniu sieci bazowej do 2030 r. i sieci kompleksowej do 2050 r. Polityka dotycząca TEN-T funkcjonuje jednak od 25 lat i w momencie przygotowywania obecnych ram dotyczących TEN-T istniały już dowody na to, że mają miejsce opóźnienia w wydawaniu pozwoleń oraz w zakresie innych procedur regulacyjnych oraz że opóźnienia te są obciążone skutkami. Z początku planowano uwzględnienie w ramach dotyczących TEN-T środków upraszczających, ostatecznie jednak zostały one uznane za przedwczesne z kilku przyczyn. Mianowicie przekształcone ramy dotyczące TEN-T obejmowały już ambitny zbiór innowacji związanych w szczególności z utworzeniem nowego instrumentu finansowania – instrumentu „Łącząc Europę”.

W związku z tym w obecnie obowiązującym rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 nie przewidziano szczególnych rozwiązań dotyczących procedur wydawania pozwoleń, w przeciwieństwie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej<sup>14</sup>. W związku z tym nie można było opracować niniejszej inicjatywy jako elementu programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT); oparto ją jednak na doświadczeniach związanych z TEN-E.

- **Konsultacje, gromadzenie danych i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Konsultacje obejmowały następujące elementy:

- (1) przeprowadzono otwarte internetowe konsultacje publiczne trwające 13 tygodni w okresie od dnia 1 sierpnia 2017 r. do dnia 9 listopada 2017 r. Łącznie otrzymano 99 odpowiedzi z 23 różnych państw członkowskich stanowiących 94 % wszystkich uwag. Organy regionalne, lokalne i samorządu terytorialnego (20 %) promotorzy projektów (19 %) i stowarzyszenia branżowe, biznesowe lub sektorowe (20 %) należały do kategorii organizacji reprezentowanych w największym stopniu, a ilość odpowiedzi od rządów krajowych była zbliżona (16 %);
- (2) służby Komisji odpowiedzialne za poszczególne obszary inicjatywy zorganizowały wspólnie szereg warsztatów, tj. na temat zamówień publicznych (15 czerwca 2017 r.), pomocy państwa i finansowania (21 września 2017 r.) oraz ocen oddziaływania na środowisko i wydawania pozwoleń (17 października 2017 r.);
- (3) w kontekście oceny skutków przeprowadzono wywiady z zainteresowanymi stronami w okresie od dnia 6 grudnia 2017 r. do dnia 17 stycznia 2018 r.;
- (4) w ramach poprzedniego badania rozpoznawczego przeprowadzono konsultacje oraz trwające 12 tygodni otwarte konsultacje publiczne, a także specjalne warsztaty;

<sup>14</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylające decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz.U. L 115 z 25.4.2013, s. 39).

- (5) we wstępnej ocenie skutków, opublikowanej w czerwcu 2017 r. na stronie internetowej Komisji, uwzględniono mechanizm zbierania informacji zwrotnych.

Inicjatywę przedyskutowano również dwukrotnie na poziomie ministerialnym, wraz z innymi kwestiami związanymi z rozwijaniem i finansowaniem sieci TEN-T: na konferencji na temat inwestycji w transport regionalny w dniu 23 marca 2017 r. w Sofii oraz na nieformalnym posiedzeniu rady ministrów transportu w dniu 21 września 2017 r. w Tallinie.

### **Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii**

Skonsultowano się ze wszystkimi istotnymi grupami zainteresowanych stron reprezentujących wszystkie państwa członkowskie i większość z nich przedstawiła swoje opinie wraz, w miarę dostępności, z informacjami ilościowymi dotyczącymi obecnych problemów i rozważanych środków z zakresu polityki. Konsultacje wykazały, że główne problemy zidentyfikowane w procedurach wydawania pozwoleń w kontekście projektów sieci TEN-T związane są z etapami realizowanymi na strategicznym poziomie przygotowania projektu, w tym z uzyskiwaniem pozwoleń dotyczących planowania przestrzennego, pozwoleń na budowę i ocen oddziaływania na środowisko.

W szczególności promotorzy projektów, osoby fizyczne i grupy interesów sektora przemysłowego wyraziły poparcie dla integracji procedur w ramach jednego krajowego podmiotu – punktu kompleksowej obsługi. Rządy krajowe i regionalne przedstawiły bardziej powściągliwe opinie, co zostało również potwierdzone w dwustronnych wywiadach.

Znaczna liczba rządów krajowych i regionalnych wyraziła pewne obawy na temat punktu kompleksowej obsługi. Niemniej z indywidualnej analizy jakościowej przedstawionych przez nich uwag wynika, że źródłem tej widocznej niezgody jest w pewnych przypadkach fakt, że niektóre kraje zintegrowały już procedury w ramach jednego podmiotu (w tym procedury przyspieszone). Te istniejące już jednolite krajowe podmioty można postrzegać jako przykład najlepszych praktyk związanych z tworzeniem punktu kompleksowej obsługi.

Według promotorów projektów i osób fizycznych każdy punkt kompleksowej obsługi powinien posiadać rozszerzoną zdolność podejmowania decyzji, która umożliwiłaby zarządzanie wszystkimi ocenami oddziaływania na środowisko na poziomie projektu, pozwoleńmi dotyczącymi planowania przestrzennego i pozwoleńmi na budowę. Z drugiej strony rządy krajowe i regionalne wyraziły zróżnicowane opinie na temat zakresu integracji procedur i poziomu uprawnień. Znaczna liczba przedstawicieli krajowych oznajmiła, że punkty kompleksowej obsługi powinny posiadać wyłącznie uprawnienia koordynacyjne.

Respondenci – głównie promotorzy projektów, osoby fizyczne i grupy interesów sektora przemysłowego – zgodzili się, że procedura wydawania pozwoleń nie powinna trwać dłużej niż dwa lata i że ustalenie takiego terminu mogłoby pomóc w ograniczeniu nadmiernych opóźnień. Organy lokalne i regionalne, a także niektóre rządy krajowe, były bardziej powściągliwe w tej kwestii.

Jako najskuteczniejszy sposób rozwiązania kwestii związanych z zamówieniami publicznymi wskazano wspólny zbiór przepisów na poziomie unijnym mających zastosowanie do projektów transgranicznych – takiego zdania byli w szczególności promotorzy projektów i grupy interesów sektora przemysłowego, a organy krajowe uznały, że taki zbiór przepisów byłby bardziej skuteczny przy zastosowaniu do transgranicznych projektów finansowanych z funduszy UE.

Konsultacje wykazały, że spośród dostępnych instrumentów służących do przyjmowania środków mających na celu ułatwienie przygotowania projektów sieci TEN-T i wydawania pozwoleń respondenci preferowali zasadniczo rozporządzenie dotyczące procedur wydawania pozwoleń i innych elementów przygotowania projektów sieci TEN-T, które miałyby bezpośrednie zastosowanie w państwach członkowskich.

- **Gromadzenie danych i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Inicjatywa stanowi kontynuację długiego procesu refleksji i powstała w odpowiedzi na polityczne wezwanie do podjęcia działań. Definicję problemu oparto głównie na doświadczeniach Komisji w zarządzaniu realizacją TEN-T<sup>15</sup>, konsultacjach i badaniach zewnętrznych:

- *Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects (Badanie poświęcone wydawaniu pozwoleń i usprawnianiu procesu przygotowywania projektów sieci bazowej TEN-T)*, Milieu i in., grudzień 2016 r.<sup>16</sup>;
- *Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T (Badanie uzupełniające ocenę skutków środków dotyczących usprawnienia sieci TEN-T)*, Panteia, PwC, M-FIVE, luty 2018 r.<sup>17</sup>

- **Ocena skutków**

Niniejszej inicjatywie towarzyszy ocena skutków. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała w jej sprawie opinię pozytywną z zastrzeżeniami. Rada wydała zalecenia wymagające dostosowań i wyjaśnień w następujących kwestiach:

- dostarczenia większej ilości dowodów na temat sposobu, w jaki udzielanie zamówień publicznych i procedury wydawania pozwoleń wpływają na opóźnienia w budowie; podania większej ilości informacji na temat różnych sytuacji w poszczególnych sektorach i państwach członkowskich, a także opisanie doświadczeń zdobytych w ramach TEN-E, Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych i działań podjętych przez państwa członkowskie w celu uproszczenia procedur;
- dostarczenia większej ilości informacji dotyczących poglądów zainteresowanych stron na temat możliwych wariantów – w szczególności poglądów państw członkowskich i obywateli;
- załączenia analizy wrażliwości wraz z wyjaśnieniem na temat założeń sformułowanych w związku z obliczaniem wyników, w szczególności dotyczących stopnia, w jakim środki mogłyby realistycznie pomóc w uniknięciu opóźnień.

Uwagi te zostały uwzględnione w zmienionej ocenie skutków, jak wskazano w załączniku I do sprawozdania z oceny skutków. W celu rozwiązania kwestii, o których mowa powyżej, wprowadzono następujące modyfikacje:

- w bardziej widoczny sposób przedstawiono przykłady w celu zobrazowania skutków opóźnień w procedurach wydawania pozwoleń i udzielaniu zamówień dotyczących indywidualnych projektów, jak również sposobu, w jaki wpływa

<sup>15</sup> Sprawozdanie z postępu prac we wdrażaniu sieci TEN-T w latach 2014–2015, luty 2017 r.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting\\_ten-t\\_final\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf)

<sup>17</sup> Link po publikacji.



to na realizację TEN-T, oraz innych efektów sieciowych. Przedstawiono więcej odniesień do wyników realizacji TEN-E i preferencyjnego traktowania kontroli pomocy państwa<sup>18</sup>. Dodano specjalne punkty zawierające opis doświadczeń państw członkowskich, w tym podjętych przez nie działań w celu uproszczenia swoich procedur. Wszystkie te elementy zwiększyły poziom szczegółowości analizy;

- rezultaty otwartych konsultacji publicznych i innych konsultacji z zainteresowanymi stronami przedstawiono w sposób znacznie bardziej szczegółowy. W rozdziale 7 dodano specjalną sekcję dotyczącą porównania wariantów strategicznych;
- przeprowadzono analizę wrażliwości i przedstawiono ją w ocenie skutków w odpowiednich sekcjach.

Ocenił warianty strategiczne obejmują pakiety środków w zakresie polityki ukierunkowane na cele szczegółowe, a w szczególności główne zidentyfikowane czynniki stanowiące źródło problemów:

- mnogość etapów procedur wydawania pozwoleń i zaangażowanych w nie organów;
- brak wyznaczonych terminów lub brak ich egzekwowania;
- zróżnicowanie procedur udzielania zamówień publicznych w przypadku transgranicznych projektów sieci TEN-T;
- wyzwania związane z koordynacją realizacji projektów transgranicznych; oraz
- niepewność postrzegana w związku z postępowaniami w zakresie kontroli pomocy państwa.

Z analizy wyraźnie wynika, że nie ma konieczności stosowania równie ambitnego podejścia we wszystkich obszarach i że właściwe byłoby podejście stopniowe.

Jeżeli chodzi o procedury wydawania pozwoleń, sytuacja wśród państw członkowskich jest zróżnicowana i nie zastosowano jeszcze żadnego zharmonizowanego podejścia na poziomie unijnym. W celu zsynchronizowania procedur ponad granicami i umożliwienia bardziej skoordynowanej, skutecznej i sprawnej realizacji projektów niezbędna jest interwencja na wyższym szczeblu.

Jeżeli chodzi o udzielanie zamówień publicznych, na przestrzeni kilku ostatnich lat zaczęto stosować uaktualnione ramy<sup>19</sup>. Wciąż jednak istnieje luka w obszarze transgranicznego udzielania zamówień i projektów realizowanych wspólnie przez dwa państwa członkowskie lub większą ich liczbę. W tym obszarze interwencja jest ukierunkowana wyłącznie na tę konkretną lukę.

---

<sup>18</sup> Projekty wspierane z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2396 z dnia 13 grudnia 2017 r. zmieniającym rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 oraz (UE) 2015/1017 w odniesieniu do przedłużenia okresu obowiązywania Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych oraz wprowadzenia usprawnień technicznych dla tego Funduszu i Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego, Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 34–52.

<sup>19</sup> W szczególności: dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

Jeżeli chodzi o kontrolę pomocy państwa, niedawno przyjęte wyjaśnienia przyczyniły się w każdym razie do usunięcia większości niepewności, co do których domniemano, że mogły w przeszłości utrudniać realizację projektów. W przypadku złożonych projektów o skomplikowanych strukturach finansowych wydaje się, że konieczne jest zwiększenie jakości powiadomień również dzięki lepszej współpracy między służbami Komisji, organami państwa członkowskiego oraz społeczności prawniczej i biznesowej. Zgodnie z kodeksem najlepszych praktyk przeprowadzania postępowania w zakresie kontroli pomocy państwa istnieje możliwość preferencyjnego traktowania projektów, które są przedmiotem wspólnego zainteresowania i dotyczą sieci bazowej TEN-T, w oparciu o uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie i Komisję harmonogram jasno określający etapy, które państwa członkowskie mają zrealizować, oraz informacje, które państwa członkowskie mają dostarczyć. Pozwoli to na sprawne przeprowadzanie procedur w Komisji, co umożliwi szybsze przyjęcie decyzji.

Warianty strategiczne zostały oparte na rosnących poziomach interwencji, ambicji i „łącznych” oczekiwanych skutków:

- wariant strategiczny 1 (WS1): minimalne zmiany w istniejących instrumentach i rozwijanie prawa miękkiego, jak również środków towarzyszących;
- wariant strategiczny 2 (WS2): ograniczone wiążące działania, które miałyby zostać zdecentralizowane i wdrożone na szczeblu krajowym;
- wariant strategiczny 3 (WS3): unijne ramy wydawania zezwoleń dotyczących projektów związanych z siecią bazową TEN-T, które miałyby być stosowane na szczeblu krajowym (WS3a) lub szczeblu UE (WS3b).

W ocenie skutków zalecono wariant strategiczny 2 i niniejsza inicjatywa jest zgodna z tym zaleceniem.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie wiąże się z dodatkowymi obciążeniami dla budżetu Unii.

#### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

##### **• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

W sprawozdaniu z oceny skutków określono zestaw wskaźników, które powinny być wykorzystywane do monitorowania skuteczności i efektywności środków przyjętych w celu osiągnięcia głównych celów polityki:

- ograniczenie do minimum ryzyka opóźnień dotyczącego poszczególnych projektów sieci TEN-T:
  - poczynienie postępów we wdrażaniu sieci TEN-T pod kątem zgodności z normami i wymogami;
  - postępy we wspieranych przez UE inwestycjach w infrastrukturę transportową TEN-T mierzone liczbą projektów związanych z instrumentem „Łącząc Europę” (lub projektów wspieranych przez kolejny program), które zostały zrealizowane w terminie lub nie zostały opóźnione w wyniku problemów związanych z pozwoleniami / udzielaniem zamówień publicznych;

- zwiększenie pewności prawa dla promotorów projektów, a tym samym zachęcenie większej liczby inwestorów prywatnych do zainteresowania się infrastrukturą transportową:
- zwiększenie liczby projektów infrastrukturalnych sieci TEN-T finansowanych z wykorzystaniem instrumentów finansowych wspieranych przez UE (np. EFIS i kolejne programy).

Monitorowanie będzie prowadzone w oparciu o istniejące środki monitorowania wdrażania sieci TEN-T. W związku z tym na jego potrzeby wykorzystywane będą istniejące ramy w największym możliwym zakresie oraz w prosty i przejrzysty sposób, aby zainteresowane strony miały do niego łatwy dostęp. Nie chodzi bowiem o stworzenie złożonego systemu nowych wskaźników skuteczności działania.

#### • **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Tytuł rozporządzenia odnosi się do zakresu stosowania i celów aktu, którego zadaniem jest ułatwienie ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej.

#### Art. 1 – Przedmiot i zakres stosowania

W artykule tym przedstawiono przedmiot i cele rozporządzenia, tj. skuteczne i terminowe ukończenie sieci TEN-T w całej Unii poprzez zmniejszenie ryzyka opóźnień oraz zwiększenie poziomu pewności promotorów projektów i inwestorów odnośnie do czasu trwania mających zastosowanie procedur. Kolejnym celem jest sprzyjanie zaangażowaniu ze strony inwestorów prywatnych i zapewnienie większej jasności w zakresie konsultacji publicznych.

#### Art. 3 – „Priorytetowy status” projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania

Niektóre państwa członkowskie przewidują w swoich krajowych ramach prawnych dostęp do procedur przyspieszonych oraz szczególnego uproszczonego postępowania w odniesieniu do kategorii projektów, co zależy od istotności projektów dla rozwoju państwa lub od innych powodów. Aby osiągnąć cele polegające na ukończeniu sieci TEN-T, do czego państwa członkowskie zobowiązały się poprzez przyjęcie w Radzie rozporządzenia określającego tę sieć oraz wiążących terminów jej ukończenia, podobne preferencyjne traktowanie powinno mieć zastosowanie do unijnych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

#### Art. 4–6 – Integracja procedur wydawania pozwoleń

Celem tych artykułów jest integracja poszczególnych procesów wydawania pozwoleń w odniesieniu do projektów sieci TEN-T będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

Art. 4 zawiera wymóg, aby zezwoleniami na projekty sieci TEN-T zajmował się jeden organ, który zarządza całym procesem i ponosi odpowiedzialność za cały proces oraz pełni rolę pojedynczego punktu kontaktowego dla promotorów projektów i innych inwestorów. W art. 5 ustanawia się taki organ oraz określa jego rolę. W art. 6 określa się etapy procedury prowadzące do kompleksowej decyzji zezwalającej inwestorowi na realizację projektu.

#### Art. 7 – Koordynacja transgranicznych procedur wydawania pozwoleń

W artykule tym stwierdza się istotność koordynacji procedur wydawania pozwoleń na poziomie transgranicznym oraz umacnia się rolę koordynatorów europejskich w zakresie monitorowania procedur wydawania zezwoleń.

Art. 8 – Zamówienia publiczne w kontekście transgranicznych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania

W artykule tym przewiduje się stosowanie wyłącznie jednych ram prawnych dotyczących zamówień publicznych w przypadku projektów transgranicznych. Jeżeli w umowie międzyrządowej nie określono inaczej, wspólne podmioty opracowujące takie projekty będą stosować przepisy jednego prawodawstwa krajowego na potrzeby udzielania zamówień na roboty budowlane i usługi podczas realizacji projektu.

#### Art. 9 – Pomoc techniczna

Z istniejących programów pomocy technicznej opierających się na przepisach Unii będą mogły skorzystać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania objęte tą inicjatywą, przy czym pomoc ta będzie zależeć od dostępności zasobów zarządzanych przez odpowiednie służby.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>20</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>21</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013<sup>22</sup> 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.
- (2) 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.
- (3) 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

<sup>20</sup> Dz.U. C z, s. .

<sup>21</sup> Dz.U. C z, s. .

<sup>22</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

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.

- (4) 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.
- (5) Projekty sieci bazowej powinny być realizowane w oparciu o zintegrowane procedury wydawania pozwoleń, aby umożliwić jasne zarządzanie całą procedurą i aby zapewnić pojedynczy punkt kontaktowy dla inwestorów. Państwa członkowskie powinny, zgodnie ze swoimi krajowymi ramami prawnymi, wyznaczyć właściwy organ i struktury administracyjne.
- (6) Ustanowienie na szczeblu krajowym jedyne właściwego organu odpowiedzialnego za wszystkie procedury wydawania pozwoleń (punkt kompleksowej obsługi) powinno zmniejszyć złożoność, poprawić efektywność i zwiększyć przejrzystość procedur. W stosownych przypadkach powinno to również poprawić współpracę między państwami członkowskimi. Procedury powinny służyć propagowaniu rzeczywistej współpracy między inwestorami i jedynym właściwym organem, a zatem powinny umożliwić wytyczenie zakresu stosowania na etapie przedaplikacyjnym procedury wydawania pozwoleń. Wspomniane wytyczenie zakresu należy zintegrować w szczegółowym omówieniu wniosku i przeprowadzić je zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2011/92/UE zmienionej dyrektywą 2014/52/UE.
- (7) Procedura określona w niniejszym rozporządzeniu powinna pozostawać bez uszczerbku dla spełnienia wymogów zawartych w prawie międzynarodowym i prawie Unii, w tym w przepisach o ochronie środowiska i zdrowia ludzkiego.
- (8) 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.
- (9) Państwa członkowskie powinny zobowiązać się do zapewnienia, aby odwołania kwestionujące merytoryczną lub proceduralną legalność decyzji kompleksowej były rozpatrywane w najszybszym możliwym sposób.
- (10) Szczególne wyzwania w zakresie koordynacji procedur wydawania pozwoleń dotyczą transgranicznych projektów infrastrukturalnych sieci TEN-T. Koordynatorzy europejscy powinni być uprawnieni do monitorowania tych procedur, a także ułatwiania ich synchronizacji i ukończenia.
- (11) 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.

- (12) Komisja nie angażuje się systematycznie w proces udzielania zezwoleń na poszczególne projekty. W pewnych okolicznościach niektóre aspekty przygotowania projektu podlegają jednak kontroli na szczeblu unijnym. Jeżeli Komisja jest zaangażowana w procedury, stosuje ona preferencyjne traktowanie wobec unijnych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i zagwarantuje pewność promotorom projektów. Czasami może być wymagane zatwierdzenie pomocy państwa. Zgodnie z kodeksem najlepszych praktyk przeprowadzania postępowania w zakresie kontroli pomocy państwa istnieje możliwość zwrócenia się przez państwa członkowskie do Komisji o zajęcie się projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie sieci bazowej TEN-T, które mają ich zdaniem znaczenie priorytetowe, w bardziej przewidywalnych terminach w ramach kompleksowego podejścia do sprawy lub wspólnie uzgodnionego planowania.
- (13) Projekty infrastrukturalne w zakresie sieci bazowej TEN-T powinny być realizowane również w oparciu o wytyczne Komisji, które wnoszą więcej jasności, jeżeli chodzi o realizację konkretnych rodzajów projektów przy jednoczesnym respektowaniu dorobku prawnego UE. Przykładowo w planie działania na rzecz przyrody, ludzi i gospodarki<sup>23</sup> przewidziano takie wytyczne, aby wprowadzić więcej jasności w kontekście przestrzegania dyrektywy ptasiej i dyrektywy siedliskowej. W przypadku projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania należy udostępnić bezpośrednie wsparcie w zakresie zamówień publicznych, aby zapewnić najlepszą relację jakości do wydatkowanych środków publicznych<sup>24</sup>. Ponadto w ramach mechanizmów opracowanych na potrzeby wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027 należy udostępnić odpowiednią pomoc techniczną w celu zapewnienia wsparcia finansowego projektom sieci TEN-T będącym przedmiotem wspólnego zainteresowania.
- (14) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia nie mogą zostać osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę ich koordynacji możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (15) Z uwagi na pewność prawa procedury administracyjne, które rozpoczęto przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, nie powinny podlegać przepisom niniejszego rozporządzenia,

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

### *Artykuł 1*

#### ***Przedmiot i zakres stosowania***

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.

### *Artykuł 2*

#### ***Definicje***

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje określone w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. Stosuje się również następujące definicje:

- a) „decyzja kompleksowa” oznacza podjętą przez organ lub organy państwa członkowskiego, z wyjątkiem sądów, decyzję lub zbiór decyzji w sprawie określenia, czy promotorowi projektu należy wydać pozwolenie na budowę infrastruktury transportowej niezbędnej do ukończenia projektu, bez uszczerbku dla jakiegokolwiek decyzji podjętej w kontekście administracyjnego postępowania odwoławczego;
- b) „procedury wydawania pozwoleń” oznaczają każdą procedurę, którą należy przeprowadzić, lub każdy krok, który – zgodnie z prawem Unii lub prawem krajowym – należy podjąć przed organami państwa członkowskiego, zanim promotor projektów będzie mógł zrealizować projekt;
- c) prywatne przedsiębiorstwo lub organ publiczny, który inicjuje przedsięwzięcie;
- d) „jedyny właściwy organ” oznacza organ, który państwo członkowskie wyznacza jako odpowiedzialny za wykonywanie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia;
- e) „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.



## ROZDZIAŁ II – WYDAWANIE POZWOLEŃ

### *Artykuł 3*

#### ***„Priorytetowy status” projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania***

1. Każdy projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie sieci bazowej TEN-T jest przedmiotem zintegrowanej procedury wydawania pozwoleń zarządzanej przez jedyny właściwy organ wyznaczony przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 5 i 6.
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.
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.

### *Artykuł 4*

#### ***Integracja procedur wydawania pozwoleń***

1. 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.
2. Dla projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w przypadku których obowiązek przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko wynika jednocześnie z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE i innych przepisów unijnych, państwa członkowskie gwarantują określenie wspólnych procedur w rozumieniu art. 2 ust. 3 dyrektywy 2011/92/UE.

### *Artykuł 5*

#### ***Jedyny właściwy organ wydający pozwolenia***

1. 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.
2. 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 lub

określonych kategorii projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, na następujących warunkach:

- a) tylko jeden organ jest odpowiedzialny za dany projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania;
- 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
- c) dany organ koordynuje przedkładanie wszystkich stosownych dokumentów i informacji.

Jedyny właściwy organ może zachować kompetencje w zakresie ustalania terminów, bez uszczerbku dla terminów określonych zgodnie z art. 6.

3. Jedyny właściwy organ wydaje decyzję kompleksową w terminie określonym w art. 6. Wydanie decyzji następuje po przeprowadzeniu wspólnych procedur.

Decyzja kompleksowa wydana przez jedyny właściwy organ jest jedyną prawnie wiążącą decyzją wynikającą z ustawowej procedury wydawania pozwoleń. W przypadku gdy projekt jest przedmiotem zainteresowania innych organów, mogą one, zgodnie z przepisami krajowymi, przedstawiać swoje opinie jako wkład w procedurę. Jedyny właściwy organ uwzględnia te opinie.

4. Podejmując decyzję kompleksową, jedyny właściwy organ zapewnia przestrzeganie odpowiednich wymogów prawa międzynarodowego i unijnego oraz należycie uzasadnia swoją decyzję.
5. 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.

## *Artykuł 6*

### ***Czas trwania i przebieg procedury wydawania pozwoleń***

1. Na procedurę wydawania pozwoleń składa się etap przedaplikacyjny i etap oceny wniosku oraz proces decyzyjny jedynego właściwego organu.
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.
  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.

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:
  - a) przedmiotowy zakres i poziom szczegółowości informacji, które promotor projektu ma przedłożyć jako część dokumentacji wniosku o wydanie decyzji kompleksowej;
  - b) plan procesu wydawania pozwoleń, w którym zidentyfikowano co najmniej:
    - (i) decyzje i opinie do uzyskania;
    - (ii) organy, zainteresowane strony i potencjalnie zainteresowane grupy społeczeństwa;
    - (iii) poszczególne etapy procedury i czas ich trwania;
    - (iv) najważniejsze etapy, które mają zostać zrealizowane, i terminy ich wykonania w kontekście podjęcia decyzji kompleksowej;
    - (v) zasoby planowane przez organy oraz ewentualne dodatkowe potrzeby dotyczące zasobów.
5. Aby zapewnić kompletność i odpowiednią jakość dokumentacji wniosku, promotor projektu zasięga opinii jedynego właściwego organu na temat swojego wniosku tak szybko jak to możliwe na przedaplikacyjnym etapie procedury. Promotor projektu w pełni współpracuje z jedynym właściwym organem w celu dotrzymania terminów i stosowania się do szczegółowego omówienia wniosku przedstawionego w ust. 4.
6. Promotor projektu przedkłada dokumentację wniosku na podstawie szczegółowego omówienia wniosku w terminie 21 miesięcy od dnia otrzymania wspomnianego szczegółowego omówienia wniosku. Po upływie tego terminu szczegółowe omówienie wniosku uznaje się za niemające już zastosowania, chyba że jedyny właściwy organ podejmie decyzję o przedłużeniu tego okresu na podstawie uzasadnionego wniosku promotora projektu.
7. Najpóźniej w terminie dwóch miesięcy od dnia przedłożenia kompletnej dokumentacji wniosku właściwy organ uznaje na piśmie kompletność dokumentacji wniosku i informuje o tym promotora projektu. Dokumentację wniosku przedłożoną przez promotora projektu uznaje się za kompletną, chyba że w terminie dwóch miesięcy od dnia przedłożenia dokumentacji właściwy organ zwróci się do promotora projektu o przekazanie brakujących informacji. Jeżeli chodzi o przedmiotowy zakres i poziom szczegółowości, wniosek organu jest ograniczony do elementów zidentyfikowanych w szczegółowym omówieniu wniosku. Wszelkie dodatkowe wnioski o przedstawienie informacji wynikają wyłącznie z wyjątkowych i nieprzewidzianych nowych okoliczności i są należycie uzasadnione przez jedyny właściwy organ.
8. Jedyny właściwy organ poddaje wniosek ocenie i przyjmuje decyzję kompleksową w terminie jednego roku od dnia przedłożenia kompletnej dokumentacji wniosku

zgodnie z ust. 7. W razie potrzeby państwa członkowskie mogą ustalić wcześniejszy termin.

9. Terminy określone powyższymi przepisami pozostają bez uszczerbku dla obowiązków wynikających z międzynarodowych i unijnych aktów prawnych oraz bez uszczerbku dla administracyjnych procedur odwoławczych i środków zaskarżenia przed sądem lub trybunałem.

#### *Artykuł 7*

##### ***Koordinacja transgranicznej procedury wydawania pozwoleń***

1. W przypadku projektów, które dotyczą dwóch lub większej liczby państw członkowskich, właściwe organy zainteresowanych państw członkowskich uzgadniają swoje harmonogramy i przyjmują wspólny plan.
2. Koordynator europejski, o którym mowa w art. 45 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, jest uprawniony do ścisłego monitorowania przebiegu procedury wydawania pozwoleń w przypadku transgranicznych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz do ułatwiania kontaktów między zaangażowanymi właściwymi organami.
3. Bez uszczerbku dla obowiązku przestrzegania terminów ustanowionych niniejszym rozporządzeniem, w przypadku niezastosowania się do terminu wyznaczonego na podjęcie decyzji kompleksowej, właściwy organ niezwłocznie informuje zainteresowanego koordynatora europejskiego o środkach, które podjęto lub które zostaną podjęte, w celu ukończenia procedury wydawania pozwoleń z najmniejszym możliwym opóźnieniem. Koordynator europejski może zwrócić się do właściwego organu o przedkładanie regularnych sprawozdań dotyczących osiągniętych postępów.

### **ROZDZIAŁ III ZAMÓWIENIA PUBLICZNE**

#### *Artykuł 8*

##### ***Zamówienia publiczne w kontekście transgranicznych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania***

1. Zamówienia publiczne w kontekście transgranicznych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania są realizowane zgodnie z Traktatem oraz dyrektywami 2014/25/UE lub 2014/24/UE.
2. W przypadku gdy postępowania o udzielenie zamówienia są prowadzone przez wspólny podmiot ustanowiony przez uczestniczące państwa członkowskie, podmiot ten stosuje przepisy krajowe jednego z tych państw członkowskich i, na zasadzie odstępstwa od wspomnianych dyrektyw, przepisy te są przepisami określonymi zgodnie z – stosownie do przypadku – art. 57 ust. 5 lit. a) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE lub art. 39 ust. 5 lit. a) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE, chyba że w umowie zawartej między uczestniczącymi państwami członkowskimi przewidziano inaczej. W umowie tej w każdym przypadku przewiduje się stosowanie przepisów jednego prawodawstwa

krajowego w przypadku postępowań o udzielenie zamówienia prowadzonych przez wspólny podmiot.

## **ROZDZIAŁ IV POMOC TECHNICZNA**

### *Artykuł 9*

#### ***Pomoc techniczna***

Na wniosek promotora projektu lub państwa członkowskiego, zgodnie z odpowiednimi unijnymi programami finansowania i bez uszczerbku dla wieloletnich ram finansowych, Unia udostępnia pomoc techniczną na rzecz wdrożenia niniejszego rozporządzenia i ułatwienia realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

## **ROZDZIAŁ V PRZEPISY KOŃCOWE**

### *Artykuł 10*

#### ***Przepisy przejściowe***

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do procedur administracyjnych, które rozpoczęto przed dniem jego wejścia w życie.

### *Artykuł 11*

#### ***Wejście w życie***

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady,*  
*Przewodniczący*