



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 4 czerwca 2021 r.
(OR. en)

10537/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0138 (COD)

TRANS 375
CODEC 768

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)

**DYREKTYWA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/...**

z dnia ...

**w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji
transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)**

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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

¹ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 269.

² Dz.U. C 168 z 16.5.2019, s. 91.

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013¹ określa wspólne ramy tworzenia nowoczesnych, interoperacyjnych sieci w Unii, które mają służyć jej obywatelom, w celu wzmocnienia społecznej, gospodarczej i terytorialnej spójności Unii oraz przyczynianie się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu i mobilności, wzmacniając tym samym rynek wewnętrzny. Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) składa się z dwupoziomowej struktury obejmującej sieć kompleksową i sieć bazową. Sieć kompleksowa zapewnia łączność wszystkich regionów Unii, natomiast sieć bazowa składa się z tych elementów sieci kompleksowej, które mają dla Unii największe znaczenie strategiczne. Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 określa wiążące cele dotyczące ukończenia, zgodnie z którymi sieć bazowa ma zostać ukończona do 2030 r., natomiast sieć kompleksowa – do 2050 r., w szczególności poprzez priorytetowe traktowanie połączeń transgranicznych, poprawę interoperacyjności oraz wkład w multimodalną integrację unijnej infrastruktury transportowej.

¹ 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).

- (2) Niezależnie od konieczności ukończenia TEN-T oraz wiążących terminów jej ukończenia, z doświadczenia wynika, że w przypadku wielu inwestycji mających na celu ukończenie TEN-T problem stanowią liczne, różnorodne i złożone procedury udzielania pozwoleń, transgraniczne postępowania o udzielenie zamówienia oraz inne procedury. Sytuacja ta negatywnie wpływa na terminową realizację projektów i w wielu przypadkach bywa przyczyną znaczących opóźnień i zwiększonych kosztów. Ponadto może pojawić się niepewność dla promotorów projektów i potencjalnych inwestorów prywatnych, a w niektórych przypadkach może nawet dojść do tego, że projekty nie będą realizowane zgodnie z pierwotnymi planami. Niniejsza dyrektywa ma na celu rozwiązanie tych problemów oraz umożliwienie zsynchronizowanego i terminowego ukończenia TEN-T poprzez zharmonizowane działanie na poziomie Unii. Opracowując swoje plany i programy krajowe, państwa członkowskie powinny uwzględnić rozwój TEN-T, zgodnie z art. 49 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.
- (3) Niniejsza dyrektywa powinna obejmować procedury dotyczące projektów, w tym procedury związane z oceną oddziaływania na środowisko. Niniejsza dyrektywa powinna jednak pozostawać bez uszczerbku dla planowania przestrzeni miejskiej lub planowania przestrzennego, postępowań o udzielanie zamówień publicznych oraz działań podejmowanych na szczeblu strategicznym, które nie dotyczą projektów, takich jak strategiczne oceny środowiskowe, publiczne planowanie budżetowe oraz krajowe lub regionalne plany transportowe. Aby zwiększyć skuteczność procedur udzielania pozwoleń oraz zapewnić wysoką jakość dokumentacji projektowej, promotorzy projektów powinni przeprowadzić prace przygotowawcze, takie jak badania wstępne i sprawozdania, przed rozpoczęciem procedury udzielania pozwoleń. Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do postępowań przed administracyjnym organem odwoławczym, sądem lub trybunałem.

- (4) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do projektów, które są częścią wstępnie zidentyfikowanych odcinków sieci bazowej, wymienionych w załączniku do niniejszej dyrektywy, oraz do innych projektów w ramach korytarzy sieci bazowej, których łączny koszt przekracza 300 000 000 EUR. Projekty przekraczające tę kwotę mają często strategiczne znaczenie w odniesieniu do realizacji unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz przyczyniają się do osiągnięcia celów rozporządzenia (UE) nr 1315/2013. Korytarze sieci bazowej identyfikuje się za pomocą dostosowań zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013¹ oraz map sieci bazowej zamieszczonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. Podstawę techniczną tych map zapewnia interaktywny system informacji geograficznej i technicznej dla TEN-T (TENtec), który zawiera bardziej szczegółowe informacje dotyczące transeuropejskiej infrastruktury transportowej.
- (5) Projekty dotyczące wyłącznie aplikacji telematycznych, nowych technologii i innowacji powinny być wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, gdyż ich wdrażanie nie jest ograniczone do sieci bazowej.
- (6) Państwa członkowskie mogą jednak stosować niniejszą dyrektywę do innych projektów dotyczących sieci bazowej i sieci kompleksowej, w tym projektów dotyczących wyłącznie aplikacji telematycznych, nowych technologii i innowacji, aby osiągnąć zharmonizowane podejście do projektów infrastruktury transportowej. Publikowanie przez organy krajowe wykazów indywidualnych projektów wchodzących w zakres stosowania niniejszej dyrektywy może zwiększyć przejrzystość dla promotorów projektów w odniesieniu do bieżących, a także przyszłych prac w ramach TEN-T.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

- (7) Ze względu na różne oceny środowiskowe przewidziane w odpowiednich przepisach prawa Unii i prawa krajowego, które niezbędne są do udzielania pozwoleń na projekty w ramach sieci bazowej, państwa członkowskie powinny ustanowić, gdy jest to wykonalne i stosowne, uproszczoną procedurę spełniającą wymogi tych przepisów prawa Unii i prawa krajowego, aby przyczynić się do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy zmierzających do większego usprawnienia środków.
- (8) W stosownych przypadkach projekty objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy powinny być traktowane priorytetowo. Takie traktowanie może obejmować krótsze terminy, równoczesne procedury lub skrócone terminy na odwołanie, przy jednoczesnym zapewnieniu osiągnięcia – zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym – celów dotyczących innych polityk horyzontalnych, takich jak polityka w dziedzinie środowiska służąca unikaniu, ograniczaniu lub równoważeniu negatywnego wpływu na środowisko lub zapobieganiu temu negatywnemu wpływowi. Ramy prawne wielu państw członkowskich przyznają niektórym kategoriom projektów priorytetowe traktowanie ze względu na ich strategiczne znaczenie dla gospodarki. W przypadku gdy takie priorytetowe traktowanie istnieje w krajowych ramach prawnych, automatycznie powinno ono mieć zastosowanie do projektów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. Niemniej jednak państwom członkowskim należy zezwolić na testowanie szczególnych procedur udzielania pozwoleń w odniesieniu do ograniczonej liczby projektów w celu oceny ewentualnego rozszerzenia tych procedur na inne projekty. W tym okresie testowania zainteresowane państwo członkowskie nie powinno być zobowiązane do stosowania takich procedur testowania w odniesieniu do innych projektów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

- (9) Aby umożliwić jasne zarządzanie całą procedurą oraz zapewnić punkt kontaktowy dla promotorów projektów, projekty dotyczące korytarzy sieci bazowej powinny być wspierane poprzez skuteczne procedury udzielania pozwoleń. W tym celu państwa członkowskie powinny wyznaczyć jeden lub większą liczbę organów, w zależności od swoich krajowych ram prawnych i struktur administracyjnych oraz stosownie do rodzaju danych projektów. W przypadku gdy państwo członkowskie wyznacza większą liczbę organów, powinno ono zapewnić, aby dla danego projektu i danej procedury udzielania pozwoleń wyznaczany był tylko jeden organ.
- (10) Wyznaczenie organu służącego jako punkt kontaktowy dla promotora projektu powinno zmniejszyć złożoność oraz zwiększyć skuteczność i przejrzystość procedur. W stosownych przypadkach powinno również poprawić współpracę między państwami członkowskimi. Procedury powinny służyć propagowaniu rzeczywistej współpracy między promotorami projektów a wyznaczonym organem.
- (11) Wyznaczonemu organowi można między innymi powierzyć zadania związane z koordynacją i zatwierdzaniem – zgodnie z prawem Unii i krajowym – konkretnych projektów mających na celu odbudowę infrastruktury sieci bazowej w przypadku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka.
- (12) Procedura przewidziana w niniejszej dyrektywie powinna pozostawać bez uszczerbku dla spełniania wymogów prawa międzynarodowego i prawa Unii, w tym wymogów dotyczących ochrony środowiska i zdrowia ludzkiego. Niniejsza dyrektywa nie powinna prowadzić do obniżenia standardów mających na celu unikanie, zmniejszanie lub równoważenie negatywnego wpływu na środowisko lub zapobieganie takiemu negatywnemu wpływowi.

- (13) Z uwagi na potrzebę pilnego ukończenia sieci bazowej, uproszczeniu procedur udzielania pozwoleń powinien towarzyszyć termin zakończenia procedur prowadzących do przyjęcia decyzji zatwierdzającej budowę infrastruktury transportowej. Termin ten powinien zachęcać do sprawniejszego prowadzenia procedur, a w żadnym wypadku nie powinien powodować uszczerbku dla wysokich standardów Unii w zakresie ochrony środowiska i udziału społeczeństwa. Przedłużenie terminu zakończenia procedur udzielania pozwoleń powinno być możliwe w należycie uzasadnionych przypadkach, w tym wówczas, gdy wystąpią nieprzewidywalne okoliczności lub gdy jest to konieczne z uwagi na ochronę środowiska. Przedłużenie terminu mogłoby być wyrażone na przykład w formie okresu lub wskazane poprzez odniesienie do daty lub określonego zdarzenia w przyszłości. Przedłużony termin nie powinien obejmować w szczególności czasu niezbędnego do wszczęcia administracyjnych lub sądowych postępowań odwoławczych lub do wniesienia środków zaskarżenia do sądu lub trybunału. Państwa członkowskie nie powinny ponosić odpowiedzialności w przypadku nieprzestrzegania tego terminu, gdy opóźnienie spowodowane jest przez promotora projektu, na przykład w przypadku gdy promotor projektu nie przestrzegał terminów określonych w prawie krajowym lub orientacyjnych terminów określonych przez wyznaczony organ lub w przypadku gdy promotor projektu działał z nieuzasadnionym opóźnieniem.
- (14) Państwa członkowskie powinny dążyć do zapewnienia, aby odwołania kwestionujące zgodność z prawem materialnym i procesowym decyzji zatwierdzającej były rozpatrywane w możliwie najsprawniejszy sposób.

- (15) Projekty infrastrukturalne w ramach TEN-T, które dotyczą dwóch lub większej liczby państw członkowskich, wiążą się ze szczególnymi wyzwaniami w zakresie koordynacji procedur udzielania pozwoleń. W związku z tym wyznaczone organy zainteresowanych państw członkowskich powinny współpracować w celu koordynowania swoich ram czasowych oraz ustanowienia wspólnego harmonogramu procedury udzielania pozwoleń w zakresie, w jakim taka koordynacja ich ram czasowych i ustanowienie takiego wspólnego harmonogramu są możliwe i stosowne mając na uwadze stan gotowości lub dojrzałości projektu, co zależy głównie od promotora projektu, w szczególności w dniu, w którym promotor projektu powiadomił wyznaczony organ każdego z tych państw członkowskich o projekcie.
- (16) Koordynatorzy europejscy wyznaczeni zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 powinni być informowani o odpowiednich procedurach, aby ułatwiać ich synchronizację i zakończenie z myślą o terminowej realizacji sieci bazowej do 2030 r.
- (17) W przypadku gdy TEN-T jest rozszerzona na państwa trzecie, zgodnie z orientacyjnymi mapami zamieszczonymi w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, należy zwrócić się do tych państw trzecich, aby stosowały, w stosownych przypadkach, przepisy podobne do przepisów przewidzianych w niniejszej dyrektywie.

- (18) Zamówienia publiczne w kontekście projektów transgranicznych należy prowadzić zgodnie z Traktatami oraz, w stosownych przypadkach, z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE¹ lub 2014/25/UE². Aby zapewnić sprawne ukończenie projektów transgranicznych w ramach sieci bazowej, zamówienia publiczne przeprowadzane przez wspólny podmiot powinny podlegać prawu krajowemu jednego państwa członkowskiego. Na zasadzie odstępstwa od prawa Unii dotyczącego zamówień publicznych, mające zastosowanie prawo krajowe co do zasady powinno być prawem krajowym państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba statutowa wspólnego podmiotu. Należy zachować możliwość określenia mającego zastosowanie prawa krajowego w umowie międzyrządowej. W przypadku zamówień publicznych prowadzonych przez jednostkę zależną wspólnego podmiotu ta jednostka zależna powinna stosować prawo krajowe jednego z zainteresowanych państw członkowskich, które mogłoby być prawem krajowym mającym zastosowanie do wspólnego podmiotu. Ze względu na pewność prawa obecne strategie dotyczące zamówień powinny nadal mieć zastosowanie do wspólnych podmiotów ustanowionych przed dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

¹ 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).

² 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).

- (19) Komisja nie angażuje się systematycznie w zatwierdzanie indywidualnych projektów. Jednakże w niektórych przypadkach pewne aspekty przygotowania projektu podlegają weryfikacji na poziomie Unii. W przypadku gdy Komisja jest zaangażowana w procedury, będzie priorytetowo traktować projekty unijne oraz zapewni pewność promotorom projektów. W niektórych przypadkach może być wymagane zatwierdzenie pomocy państwa. Bez uszczerbku dla terminów określonych w niniejszej dyrektywie oraz zgodnie z kodeksem najlepszych praktyk dotyczących przebiegu postępowania w zakresie kontroli pomocy państwa, państwa członkowskie powinny móc zwrócić się do Komisji o zajęcie się projektami w ramach sieci bazowej, które uznają za priorytetowe, poprzez zastosowanie bardziej przewidywalnych terminów, zgodnie z podejściem opartym na poszczególnych portfolio lub wspólnie uzgodnionego planowania.
- (20) Realizacja projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej powinna być wspierana także poprzez wytyczne Komisji, które wnoszą więcej jasności w odniesieniu do realizacji określonych rodzajów projektów przy jednoczesnym poszanowaniu dorobku prawnego Unii. W związku z tym, komunikat Komisji z dnia 27 kwietnia 2017 r. zatytułowany „Plan działania na rzecz przyrody, ludzi i gospodarki” zawiera wytyczne i wnosi więcej jasności w odniesieniu do sposobu spełniania wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE¹ i dyrektywy Rady 92/43/EWG². Aby zapewnić najlepszą relację jakości do wydatkowanych środków publicznych, należy udostępnić bezpośrednio wsparcie w zakresie zamówień publicznych dla projektów.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7).

² Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7).

- (21) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie usprawnienie środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji TEN-T, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę wzmocnienia ram procedur udzielania pozwoleń dla projektów TEN-T poprzez zharmonizowane działanie na poziomie Unii, możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (22) Ze względu na pewność prawa, niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do procedur udzielania pozwoleń rozpoczętych przed dniem transpozycji niniejszej dyrektywy,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do procedur udzielania pozwoleń niezbędnych do zatwierdzania realizacji:
 - a) projektów, które są częścią wstępnie zidentyfikowanych odcinków sieci bazowej wymienionych w załączniku;
 - b) innych projektów w ramach korytarzy sieci bazowej zidentyfikowanych na podstawie art. 44 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, o całkowitym koszcie przekraczającym 300 000 000 EUR,

z wyjątkiem projektów związanych wyłącznie z aplikacjami telematycznymi, nowymi technologiami i innowacjami w rozumieniu art. 31 i 33 tego rozporządzenia.

Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do zamówień publicznych w przypadku projektów transgranicznych objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu niniejszej dyrektywy do innych projektów dotyczących sieci bazowej i sieci kompleksowej, w tym do projektów związanych wyłącznie z aplikacjami telematycznymi, nowymi technologiami i innowacjami, o których to projektach mowa w ust. 1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o swojej decyzji.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „decyzja zatwierdzająca” oznacza decyzję lub zbiór decyzji, które mogą mieć charakter administracyjny, podejmowane jednocześnie lub sukcesywnie przez organ lub organy państwa członkowskiego, z wyjątkiem administracyjnych i sądowych organów odwoławczych, w ramach krajowego systemu prawnego i na mocy prawa administracyjnego, określające, czy promotor projektu jest upoważniony do realizacji projektu na danym obszarze geograficznym, bez uszczerbku dla jakiegokolwiek decyzji wydanej w kontekście administracyjnej lub sądowej procedury odwoławczej;
- 2) „procedura udzielania pozwoleń” oznacza każdą procedurę, którą należy przeprowadzić w odniesieniu do indywidualnych projektów wchodzących w zakres stosowania niniejszej dyrektywy, aby uzyskać decyzję zatwierdzającą wymaganą przez organ lub organy państwa członkowskiego, na mocy prawa Unii lub prawa krajowego, z wyjątkiem planowania przestrzeni miejskiej lub planowania przestrzennego, postępowań o udzielanie zamówień publicznych oraz działań podejmowanych na szczeblu strategicznym, które nie dotyczą konkretnego projektu, takich jak strategiczna ocena środowiskowa, publiczne planowanie budżetowe, a także krajowe lub regionalne plany transportowe;

- 3) „projekt” oznacza wniosek dotyczący budowy, dostosowania lub modyfikacji określonego odcinka infrastruktury transportowej, który ma na celu poprawę przepustowości, bezpieczeństwa i wydajności tej infrastruktury i którego realizacja została zatwierdzona w drodze decyzji zatwierdzającej;
- 4) „projekt transgraniczny” oznacza projekt obejmujący odcinek transgraniczny między dwoma lub większą liczbą państw członkowskich;
- 5) „promotor projektu” oznacza występującego o zatwierdzenie realizacji projektu lub organ publiczny inicjujący projekt;
- 6) „wyznaczony organ” oznacza organ, który jest punktem kontaktowym dla promotora projektu oraz ułatwia skuteczny i ustrukturyzowany przebieg procedur udzielania pozwoleń zgodnie z niniejszą dyrektywą;
- 7) „wspólny organ” oznacza organ, który został ustanowiony w drodze wzajemnego porozumienia między dwoma lub większą liczbą państw członkowskich w celu ułatwienia procedur udzielania pozwoleń związanych z projektami transgranicznymi, w tym wspólne organy ustanowione przez wyznaczone organy, w przypadku gdy te wyznaczone organy zostały upoważnione przez państwa członkowskie do ustanowienia wspólnych organów.

Artykuł 3
Status priorytetowy

1. Państwa członkowskie dążą do zapewnienia, aby wszystkie organy, w tym wyznaczony organ, zaangażowane w procedurę udzielania pozwoleń, z wyjątkiem sądów i trybunałów, traktowały priorytetowo projekty wchodzące w zakres stosowania niniejszej dyrektywy.
2. W przypadku gdy na mocy prawa krajowego obowiązują szczególne procedury udzielania pozwoleń, państwa członkowskie zapewniają – bez uszczerbku dla celów, wymogów i terminów określonych w niniejszej dyrektywie – aby projekty objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy były rozpatrywane w ramach tych procedur. Nie uniemożliwia to państwom członkowskim testowania szczególnych procedur udzielania pozwoleń względem ograniczonej liczby projektów, aby ocenić możliwość objęcia tymi procedurami innych projektów, bez konieczności stosowania takich procedur w odniesieniu do projektów wchodzących w zakres stosowania niniejszej dyrektywy.
3. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich decyzji budżetowych.

Artykuł 4
Wyznaczony organ

1. Do dnia ... [24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy] każde państwo członkowskie wyznacza, na właściwym szczeblu administracyjnym, organy będące organami wyznaczonymi.

2. Państwo członkowskie może, w stosownych przypadkach, wyznaczyć różne organy jako wyznaczony organ, w zależności od projektu lub kategorii projektów, rodzaju transportu lub obszaru geograficznego. W takim przypadku dane państwo członkowskie zapewnia, aby dla danego projektu i danej procedury wydawania pozwoleń był tylko jeden wyznaczony organ.
3. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia promotorom projektów łatwo dostępnych informacji dotyczących identyfikacji wyznaczonego organu dla danego projektu.
4. Państwa członkowskie mogą upoważnić wyznaczony organ do wydawania decyzji zatwierdzającej.

Gdy wyznaczony organ jest upoważniony do podejmowania decyzji zatwierdzającej zgodnie z akapitem pierwszym, organ ten sprawdza, czy uzyskano wszelkie pozwolenia, decyzje i opinie niezbędne do uzyskania decyzji zatwierdzającej oraz powiadamia promotora projektu o decyzji zatwierdzającej.

5. W przypadku gdy wyznaczony organ nie jest upoważniony do wydawania decyzji zatwierdzającej, państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby promotor projektu został powiadomiony o przyjęciu decyzji zatwierdzającej.
6. Państwa członkowskie mogą upoważnić wyznaczony organ do ustalenia orientacyjnych terminów dla różnych etapów pośrednich w ramach procedury udzielania pozwoleń zgodnie z art. 5 ust. 1, bez uszczerbku dla czteroletniego terminu, o którym mowa w tym ustępie.

7. Wyznaczony organ:

- a) jest punktem kontaktowym udzielającym informacji promotorowi projektu i innym odpowiednim organom zaangażowanym w procedurę prowadzącą do wydania decyzji zatwierdzającej w odniesieniu do danego projektu;
- b) przekazuje promotorowi projektu – w przypadku gdy jest to wymagane na mocy prawa krajowego – szczegółowy opis wniosku, o którym mowa w art. 6 ust. 4, w tym informacje o orientacyjnych terminach w odniesieniu do procedur udzielania pozwoleń, zgodnie z czteroletnim terminem, o którym mowa w art. 5 ust. 1;
- c) nadzoruje ramy czasowe procedury udzielania pozwoleń, a w szczególności rejestruje wszelkie przypadki przedłużenia terminu, o którym mowa w art. 5 ust. 4;
- d) przekazuje promotorowi projektu, na wniosek, wytyczne dotyczące przedkładania wszelkich stosownych informacji i dokumentów, w tym wszystkich pozwoleń, decyzji i opinii, które muszą zostać uzyskane i przedstawione do uzyskania decyzji zatwierdzającej

Wyznaczony organ może również przekazać promotorowi projektu wytyczne co do tego, jakie dodatkowe informacje lub dokumenty powinny zostać dostarczone w przypadku odrzucenia notyfikacji, o której mowa w art. 6 ust. 1.

8. Ust. 7 pozostaje bez uszczerbku dla kompetencji innych organów zaangażowanych w procedurę udzielania pozwoleń i dla możliwości kontaktowania się promotora projektów z poszczególnymi organami w sprawie konkretnych pozwoleń, decyzji lub opinii będących częścią decyzji zatwierdzającej.

Artykuł 5

Czas trwania procedury udzielania pozwoleń

1. Państwa członkowskie wprowadzają procedurę udzielania pozwoleń, wraz z terminami w ramach tej procedury, które nie mogą przekraczać czterech lat. Państwa członkowskie mogą przyjąć niezbędne środki w celu podziału wyznaczonego okresu na różne etapy zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym.
2. Czteroletni okres, o którym mowa w ust. 1, pozostaje bez uszczerbku dla zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego i prawa Unii oraz nie obejmuje okresów niezbędnych do wszczęcia administracyjnych i sądowych postępowań odwoławczych oraz do wniesienia środków zaskarżenia do sądów lub trybunałów, a także wszelkich okresów niezbędnych do wykonania wszelkich wydanych w ramach tych postępowań decyzji lub środków zaradczych.
3. Czteroletni okres, o którym mowa w ust. 1, pozostaje bez uszczerbku dla prawa państwa członkowskiego do postanowienia, aby procedura udzielania pozwoleń kończyła się przyjęciem szczególnego aktu ustawodawstwa krajowego, w którym to przypadku procedura przyjęcia tego aktu może, na zasadzie odstępstwa od ust. 1, przekroczyć czteroletni okres, pod warunkiem że prace przygotowawcze, na podstawie których przyjmuje się akt ustawodawczy, zakończą się przed upływem tego okresu. Prace przygotowawcze uznaje się za zakończone, gdy szczególny akt ustawodawstwa krajowego zostaje przedstawiony parlamentowi narodowemu.

4. Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby w należycie uzasadnionych przypadkach można było przyznać stosowne przedłużenie czteroletniego okresu, o którym mowa w ust. 1. Okres przedłużenia ustalany jest indywidualnie w każdym przypadku, należycie uzasadniany i ograniczany do celów zakończenia procedury udzielania pozwoleń i wydania decyzji zatwierdzającej. W przypadku przyznania takiego przedłużenia promotor projektu jest informowany o przyczynach przyznania go. Kolejne przedłużenie może zostać przyznane jednorazowo na tych samych warunkach.
5. Państwa członkowskie nie ponoszą odpowiedzialności w przypadku gdy czteroletni okres, o którym mowa w ust. 1, przedłużony zgodnie z ust. 4, nie jest przestrzegany, gdy opóźnienie spowodowane jest przez promotora projektu.

Artykuł 6

Organizacja procedury udzielania pozwoleń

1. Promotor projektu notyfikuje projekt wyznaczonemu organowi lub, w stosownych przypadkach, wspólnemu organowi ustanowionemu zgodnie z art. 7 ust. 2. Notyfikację projektu przez promotora projektu uznaje się za rozpoczęcie procedury udzielania pozwoleń.
2. Aby ułatwić ocenę dojrzałości projektu, państwa członkowskie mogą określić poziom szczegółowości informacji i stosownych dokumentów, które ma przekazać promotor projektu w momencie notyfikacji projektu. Jeżeli projekt nie jest dojrzały, notyfikacja zostaje odrzucona w drodze odpowiednio uzasadnionej decyzji nie później niż cztery miesiące po otrzymaniu notyfikacji.

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby promotorzy projektów otrzymywali ogólne informacje jako instrukcję dotyczącą notyfikacji, dostosowane w stosownych przypadkach do danego rodzaju transportu, zawierające informacje o pozwoleniach, decyzjach i opiniach, które mogą być wymagane do realizacji projektu.

Informacje te obejmują, w odniesieniu do każdego pozwolenia, decyzji lub opinii:

- a) ogólne informacje na temat zakresu przedmiotowego i poziomu szczegółowości informacji, które ma przedłożyć promotor projektu,
- b) informacje o mających zastosowanie terminach lub, w przypadku gdy nie ma takich terminów, terminach orientacyjnych; oraz
- c) dane organów i zainteresowanych stron zwykle uczestniczących w konsultacjach związanych z różnymi pozwoleniami, decyzjami i opiniami.

Informacje te muszą być łatwo dostępne dla wszystkich odnośnych promotorów projektów, w szczególności za pośrednictwem elektronicznych lub fizycznych portali informacyjnych.

4. Aby ułatwić pomyślny przebieg notyfikacji, państwa członkowskie mogą wymagać, aby wyznaczony organ przedstawił, na wniosek promotora projektu, szczegółowy opis wniosku zawierający następujące informacje dostosowane do indywidualnego projektu:
- a) informacje o poszczególnych etapach procedury oraz mających zastosowanie terminach lub, w przypadku gdy nie ma takich terminów, orientacyjnych terminach;
 - b) informacje dotyczące zakresu przedmiotowego i poziomu szczegółowości informacji, które ma przedłożyć promotor projektu;

- c) wykaz pozwoleń, decyzji i opinii, które ma uzyskać promotor projektu podczas procedury udzielania pozwoleń, zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym;
 - d) dane organów i zainteresowanych stron, których uczestnictwo wynika z odpowiednich obowiązków, w tym podczas formalnego etapu konsultacji publicznych.
5. Szczegółowy opis wniosku zachowuje ważność podczas procedury udzielania pozwoleń. Wszelkie zmiany wprowadzane do szczegółowego opisu wniosku muszą być należycie uzasadnione.
 6. Wyznaczony organ może – na wniosek – udzielić promotorowi projektu informacji uzupełniających elementy, o których mowa w ust. 4.
 7. W przypadku gdy promotor projektu przedłożył kompletną dokumentację wniosku dotyczącego projektu, decyzja zatwierdzająca zostaje przyjęta w terminie, o którym mowa w art. 5 ust. 1.
 8. Organy zaangażowane w procedurę udzielania pozwoleń powiadamiają wyznaczony organ o wydaniu wymaganych pozwoleń, decyzji, opinii lub decyzji zatwierdzającej.

Artykuł 7

Koordinacja transgranicznych procedur udzielania pozwoleń

1. Państwa członkowskie zapewniają – w przypadku projektów, które dotyczą dwóch lub większej liczby państw członkowskich – aby wyznaczone organy tych państw członkowskich współpracowały z myślą o skoordynowaniu swoich harmonogramów i uzgodnieniu wspólnych ram czasowych dotyczących procedury udzielania pozwoleń.
2. W przypadku projektów transgranicznych może zostać ustanowiony wspólny organ.

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby koordynatorzy europejscy wyznaczeni zgodnie z art. 45 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, otrzymywali informacje dotyczące procedur udzielania pozwoleń oraz aby mogli oni ułatwiać kontakty między wyznaczonymi organami w kontekście procedur udzielania pozwoleń w przypadku projektów, które dotyczą dwóch lub większej liczby państw członkowskich.
4. W przypadku gdy nie dotrzymano terminu, o którym mowa w art. 5 ust. 1, oraz na wniosek, państwa członkowskie przekazują zainteresowanym koordynatorom europejskim informacje o środkach podjętych lub których podjęcie jest planowane, aby umożliwić zakończenie procedury udzielania pozwoleń z możliwie najmniejszym opóźnieniem.

Artykuł 8

Zamówienia publiczne w kontekście projektów transgranicznych

1. W przypadku gdy postępowania o udzielenie zamówienia są prowadzone przez wspólny podmiot w ramach projektu transgranicznego, państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby podmiot ten stosował prawo krajowe jednego państwa członkowskiego; na zasadzie odstępstwa od dyrektyw 2014/24/UE i 2014/25/UE prawo to jest określone zgodnie z art. 39 ust. 5 lit. a) dyrektywy 2014/24/UE lub art. 57 ust. 5 lit. a) dyrektywy 2014/25/UE, stosownie do przypadku, chyba że przewidziano inaczej w umowie zawartej między uczestniczącymi państwami członkowskimi. Taka umowa musi w każdym przypadku przewidywać stosowanie prawa krajowego jednego państwa członkowskiego do postępowań o udzielenie zamówienia prowadzonych przez wspólny podmiot.

2. W przypadku zamówień publicznych prowadzonych przez jednostkę zależną wspólnego podmiotu zainteresowane państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby jednostka zależna stosowała prawo krajowe jednego z państw członkowskich. W tym względzie zainteresowane państwa członkowskie mogą zdecydować, że jednostka zależna stosuje prawo krajowe mające zastosowanie do danego wspólnego podmiotu.

Artykuł 9

Przepisy przejściowe

1. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do projektów, w odniesieniu do których procedury udzielania pozwoleń rozpoczęły się przed dniem ... [24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy].
2. Art. 8 ma zastosowanie wyłącznie do zamówień, w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie zostało wysłane lub – gdy nie przewiduje się takich zaproszeń – w przypadku gdy instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający rozpoczęli postępowanie o udzielenie zamówienia po dniu ... [24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy].
3. Art. 8 nie ma zastosowania do wspólnego podmiotu utworzonego przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy], jeżeli postępowania o udzielenie zamówienia prowadzone przez ten podmiot nadal są regulowane prawem mającym zastosowanie do jego zamówień w tym dniu.

Artykuł 10
Sprawozdawczość

1. Po raz pierwszy do dnia ... [pięć lat i sześć miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy], a następnie w regularnych odstępach czasu, Komisja złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy oraz jej wyników.
2. Sprawozdanie opiera się na informacjach dostarczanych raz na dwa lata przez państwa członkowskie, a po raz pierwszy do dnia ... [pięć lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy], dotyczących liczby procedur udzielania pozwoleń wchodzących w zakres stosowania niniejszej dyrektywy, średniego czasu trwania procedury udzielania pozwoleń, liczby procedur udzielania pozwoleń przekraczających termin oraz utworzenia wspólnego organu w okresie sprawozdawczym.

Artykuł 11
Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... [24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Wstępnie zidentyfikowane odcinki połączeń transgranicznych oraz brakujące połączenia w korytarzach sieci bazowej (o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. a))

Korytarz sieci bazowej „Atlantyk”		
Połączenia transgraniczne	Évora– Mérida	kolejowe
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	(rzeka) Douro (Via Navegável do Douro)	śródlądowe wodne
Brakujące połączenia	Linie interoperacyjne z liniami o szerokości toru niezgodnej z UIC na Półwyspie Iberyjskim	kolejowe
Korytarz sieci bazowej „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”		
Połączenia transgraniczne	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	kolejowe
	Katowice – Žilina Brno – Wien	drogowe
Brakujące połączenia	Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunel bazowy Semmering Graz – Klagenfurt: linia kolejowa i tunel Koralm Koper – Divača	kolejowe

Korytarz sieci bazowej „Morze Śródziemne”		
Połączenia transgraniczne	Barcelona – Perpignan	kolejowe
	Lyon – Torino: tunel bazowy i trasy dojazdowe	
	Nice – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – granica UA	
	Lendava – Letenye	drogowe
	Vásárosnamény – granica UA	
Brakujące połączenia	Almería – Murcia	kolejowe
	Linie interoperacyjne z liniami o szerokości toru niezgodnej z UIC na Półwyspie Iberyjskim	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	śródlądowe wodne

Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Bałtyckie”		
Połączenia transgraniczne	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: Rail Baltica, nowa w pełni interoperacyjna linia o szerokości toru UIC	kolejowe
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	kolejowe i śródlądowe wodne
	korytarz Via Baltica EE-LV-LT-PL	drogowe
Brakujące połączenia	Kaunas – Vilnius: część nowej w pełni interoperacyjnej linii Rail Baltica o szerokości toru UIC	kolejowe
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, w tym połączenia z planowanym Centralnym Portem Komunikacyjnym	
	Nord-Ostsee-Kanal	śródlądowe wodne
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; kanały zachodnich Niemiec	
	Ren, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”		
Połączenia transgraniczne	Brussel lub Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	kolejowe
	Terneuzen – Gent	śródlądowe wodne
	sieć Sekwana – Skalda i powiązane dorzecza Sekwany, Skaldy i Mozy	
	korytarz Ren–Skalda	
Brakujące połączenia	Kanał Alberta i Kanał Bocholt-Herentals	śródlądowe wodne

Korytarz sieci bazowej „Wschód/wschodnia część regionu Morza Śródziemnego”		
Połączenia transgraniczne	Dresden – Praha/Kolín	kolejowe
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – granica RS / granica MK	
	granica TR – Alexandroupoli	
	granica MK – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (granica AL)	drogowe
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – granica RS	
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	śródlądowe wodne	
Brakujące połączenia	Igoumenitsa – Ioannina	kolejowe
	Praha – Brno	
	Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli	
	Timișoara – Craiova	
Korytarz sieci bazowej „Ren – Alpy”		
Połączenia transgraniczne	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	kolejowe
	Karlsruhe – Basel	
	Milano/Novara – granica CH	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	śródlądowe wodne
Brakujące połączenia	Genova – Tortona/Novi Ligure	kolejowe
	Zeebrugge – Gent	

Korytarz sieci bazowej „Ren – Dunaj”		
Połączenia transgraniczne	München – Praha	kolejowe
	Nürnberg – Plzeň	
	München – Mühlendorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – granica UA	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara – granica RS	
	București – Giurgiu – Rousse	
	Dunaj (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) oraz powiązane dorzecza Wagu, Sawy i Cisy	śródlądowe wodne
Zlín – Žilina	drogowe	
Timișoara – granica RS		
Brakujące połączenia	Stuttgart – Ulm	kolejowe
	Salzburg – Linz	
	Craiova – București	
	Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal	

Korytarz sieci bazowej „Skandynawia – Morze Śródziemne”		
Połączenia transgraniczne	granica RU – Helsinki	kolejowe
	København – Hamburg: trasy dojazdowe do stałego połączenia pod cieśniną Bełt Fehmarn	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunel bazowy Brenner i trasy dojazdowe	
	Göteborg – Oslo	
	København – Hamburg: stałe połączenie pod cieśniną Bełt Fehmarn	drogowe/kolejowe