

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii”**

(COM(2018) 568 final – 2018/0299 (COD))

(2019/C 62/48)

Sprawozdawca generalny: **Stefan BACK**

Wnioski o konsultację	Parlament Europejski, 10.9.2018 Rada, 11.9.2018
Podstawa prawna	Art. 172 i 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Decyzja Prezydium	18.9.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania	118/1/0
(za/przeciw/wstrzymało się)	

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek jako środek przygotowawczy spełniający potrzebę zapewnienia spójnej sieci TEN-T i dostosowania korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne do scenariusza, w którym Zjednoczone Królestwo nie jest częścią TEN-T.

1.2. EKES zaleca, by Komisja wzięła pod uwagę sytuację Irlandii po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii i poważnie rozważyła potencjalne negatywne skutki tego wystąpienia dla gospodarki UE i Irlandii. W tym kontekście zaleca się podjęcie dodatkowych środków ostrożności przy projektowaniu dostosowań.

1.3. EKES jest zdania, że konieczne jest jedno lub więcej bezpośrednich połączeń między kontynentalną częścią UE a Republiką Irlandii, by zachować spójność korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne oraz zapewnić działalność transportową między Irlandią a kontynentalną częścią UE bez kontroli granicznych.

1.4. EKES jest zdania, że istnieje prawdopodobieństwo zmiany tras przepływu ruchu do i z Irlandii w momencie, gdy Wielka Brytania nie będzie częścią TEN-T i gdy ze względu na kontrole graniczne transport przez Zjednoczone Królestwo przypuszczalnie ulegnie spowolnieniu.

1.5. EKES zauważa, że zaproponowany obecnie przez Komisję układ korytarzy został zakwestionowany w trakcie procedury konsultacji poprzedzającej wniosek, co wynikało z różnych względów, w tym związanych z zasadnością wyboru portów oraz z potrzebą ponownego rozważenia przebiegu korytarza sieci bazowej „Atlantyk”.

1.6. EKES przypomina, że celem TEN-T jest zapewnienie spójności, efektywności i zrównoważoności transportu, a sieć bazowa jest najważniejszym strategicznym czynnikiem osiągnięcia tego celu.

1.7. EKES kwestionuje zatem układ zaproponowanego nowego odcinka korytarza, gdyż może on nie odpowiadać przyszłym przepływom ruchu, a zatem nie spełnić celu, jaki przyświecał tworzeniu korytarzy sieci bazowej TEN-T, jakim jest ułatwienie najważniejszych przepływów ruchu dalekobieżnego.

1.8. EKES zauważa również, że niektóre porty, które mogłyby wysunąć się na pierwszy plan w nowych okolicznościach, nie są portami bazowymi, a zatem nie spełniają podstawowego kryterium, by stać się częścią korytarza sieci bazowej, a przegląd rozporządzenia w sprawie wytycznych TEN-T planowany jest nie wcześniej niż w 2023 r.

1.9. EKES twierdzi, że prawdopodobnie nie jest jeszcze możliwe przewidzenie z całą pewnością, jak zmieniłyby się przepływy transportowe w sytuacji, w której wniosek miałby zastosowanie.

1.10. EKES zgadza się zatem, że zaproponowana we wniosku konfiguracja jest odpowiednim sposobem tymczasowego radzenia sobie z sytuacją do czasu pojawienia się zmian w przepływach transportowych.

1.11. Niemniej EKES ubolewa, że nie przeprowadzono żadnej analizy skutków w celu sprawdzenia stosowności proponowanej konfiguracji, np. w odniesieniu do łatwo psujących się towarów, a także w celu rozważenia najbardziej efektywnej i zrównoważonej konfiguracji trasy mającej zastąpić brytyjski most lądowy jako połączenie TEN-T do i z Irlandii.

1.12. EKES zaleca zatem dodanie do wniosku specjalnej klauzuli przeglądowej, zgodnie z którą Komisja powinna dokonać przeglądu przyjętego rozporządzenia w ciągu dwóch lat od rozpoczęcia jego stosowania. Przegląd ten powinien opierać się na ocenie zmian w rzeczywistych przepływach transportowych między Republiką Irlandii a kontynentalną częścią UE i służyć za podstawę odpowiednich propozycji dotyczących przebiegu odpowiednich korytarzy sieci bazowej TEN-T.

1.13. W oczekiwaniu na taki przegląd EKES nie widzi żadnego powodu, by zmieniać treść merytoryczną wniosku, mając na uwadze, że sytuacja żadnego z istniejących portów bazowych w kanale La Manche, które są obecnie częścią korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne lub korytarza sieci bazowej „Atlantyk” nie ulegnie zmianie w wyniku tego rodzaju modyfikacji.

1.14. EKES zastanawia się, dlaczego wniosek nie proponuje zniesienia istniejących połączeń ze Zjednoczonym Królestwem i połączeń biegnących przez terytorium Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli prawodawstwo UE dotyczące TEN-T nie miałyby zastosowania do Zjednoczonego Królestwa, nie istniałaby podstawa prawna do realizacji tych połączeń. Wydaje się zatem rozsądne, by je usunąć.

## 2. Wniosek

2.1. W ramach środków planowanych w celu przygotowania do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej (brexitu) Komisja Europejska przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii („wniosek”).

2.2. Zjednoczone Królestwo, w związku z notyfikacją złożoną w dniu 29 marca 2017 r. o zamiarze wystąpienia z UE, ma to uczynić z dniem 30 marca 2019 r., zgodnie z art. 50 TUE. O ile w ratyfikowanej umowie o wystąpieniu nie będzie innych uzgodnień, prawo UE nie będzie już miało zastosowania do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r., a Zjednoczone Królestwo stanie się państwem niebędącym członkiem UE, nieobjętym TEN-T i wyłączonym z korytarzy sieci bazowej TEN-T.

2.3. W komunikacie „Przygotowania do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej w dniu 30 marca 2019 r.” (COM(2018) 556) Komisja podkreśliła znaczenie przygotowania się na wszelkie możliwe wyniki trwających negocjacji w sprawie wystąpienia, w tym na brak porozumienia.

2.4. Wniosek ma umożliwić stawienie czoła sytuacji, w której trwające negocjacje między Zjednoczonym Królestwem a UE nie doprowadzą do ustalenia uzgodnień przejściowych w umowie o wystąpieniu. W szczególności ma on na celu zachowanie bezpośredniego połączenia z Republiką Irlandii w ramach korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne po zniesieniu połączenia przez Zjednoczone Królestwo jako części korytarza.

2.5. Wniosek wprowadza zmiany w przebiegu korytarza poprzez dodanie następującego połączenia: „Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam”. Zmiana stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 przestaje mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

## 3. Uwagi ogólne

3.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek jako środek spełniający potrzebę zapewnienia spójnej sieci TEN-T i zachowania korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne, z uwzględnieniem sytuacji, w której trwające negocjacje w sprawie umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z UE i w sprawie przepisów przejściowych nie miałyby się zakończyć sukcesem. Omawiany wniosek jest zatem częścią przygotowań Komisji do najgorszego scenariusza, w którym Zjednoczone Królestwo opuszcza Unię Europejską bez porozumienia.

3.2. Jeżeli wniosek zostanie przyjęty, zawarte w nim przepisy wejdą w życie w dniu wyjścia Zjednoczonego Królestwa z UE, kiedy to prawo unijne przestanie obowiązywać w Zjednoczonym Królestwie, co będzie oznaczało, że Zjednoczone Królestwo nie jest już częścią sieci TEN-T.

3.3. EKES stwierdza, że konieczne jest jedno lub więcej bezpośrednich połączeń między kontynentalną UE a Republiką Irlandii, by zachować spójność korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Śródziemne oraz zapewnić działalność transportową między Irlandią a kontynentalną częścią UE bez kontroli granicznych.

3.4. EKES z całą stanowczością podkreśla powagę sytuacji, która dotyczy gospodarki i dobrobytu Irlandii, zwłaszcza że zmiany będą miały zarówno przewidywalne, jak i nieprzewidywalne skutki.

3.5. W związku z tym niezwykle istotne jest, by wszelki nowy przebieg tras wzmocnił połączenia między Irlandią a kontynentalną częścią UE. Znaczna część irlandzkiego transportu drogowego skierowanego do Europy kontynentalnej przechodzi obecnie przez Zjednoczone Królestwo. W związku z tym konieczne jest dodanie połączeń morskich między irlandzkimi portami sieci bazowej Dublin i Cork a portami należącymi do korytarza Morze Północne – Morze Śródziemne na kontynencie.

3.6. EKES stwierdza, że układ korytarza zawarty we wniosku odpowiada scenariuszowi, w którym Zjednoczone Królestwo nie jest częścią TEN-T i w którym, ze względu na kontrole graniczne, transport przez Zjednoczone Królestwo prawdopodobnie ulegnie spowolnieniu, w związku z czym zmienią się trasy przepływu ruchu do i z Irlandii.

3.7. EKES zauważa również, że układ korytarza zaproponowany obecnie przez Komisję był kwestionowany, zarówno w szczegółach, jak i w szerszej perspektywie. W trakcie konsultacji poprzedzającej przedstawienie wniosku mapa drogowa, która została w znacznym stopniu potwierdzona we wniosku, była kwestionowana przez pewną liczbę portów położonych na południowym wybrzeżu kanału La Manche i przez stowarzyszenie portów francuskich oraz przez władze regionalne, które poruszyły kwestię włączenia portów Dunkirk, Calais, Le Havre, Roscoff i Brest do zaproponowanego połączenia w ramach korytarza Morze Północne – Morze Śródziemne oraz kwestię zmiany przebiegu korytarza sieci bazowej „Atlantyk”. Również wiele podmiotów irlandzkich zakwestionowało efektywność długiego połączenia morskiego w zastępstwie „mostu drogowego” przez Zjednoczone Królestwo, podczas gdy dostępne są krótsze drogi morskie, np. z Irlandii do portów w Bretanii. Zwracano uwagę, że krótsze drogi morskie będą bardziej odpowiednie np. w wypadku łatwo psujących się towarów.

3.8. Celem sieci TEN-T jest zapewnienie spójnego, wydajnego i zrównoważonego transportu. Sieć bazowa to najważniejszy element strategiczny na drodze do osiągnięcia tych celów. Korytarze sieci bazowej mają ułatwić najważniejsze przepływy ruchu dalekobieżnego w tej sieci<sup>(1)</sup>.

3.9. EKES kwestionuje zatem konfigurację proponowanego nowego odcinka korytarza, gdyż może ona nie odpowiadać przyszłemu przepływowi ruchu, a zatem może nie spełnić celu korytarza sieci bazowej TEN-T, jakim jest ułatwienie najważniejszych przepływów ruchu dalekobieżnego<sup>(2)</sup>.

3.10. EKES zauważa, że niektóre porty, które mogłyby wysunąć się na pierwszy plan w nowych okolicznościach, takie jak Brest lub Roscoff, nie są portami bazowymi, a zatem nie spełniają podstawowego kryterium, by stać się częścią korytarza sieci bazowej, oraz że przegląd rozporządzenia w sprawie wytycznych TEN-T zaplanowano dopiero na 2023 r.

3.11. EKES twierdzi ponadto, że prawdopodobnie nie jest jeszcze możliwe przewidzenie z całą pewnością, jak zmieniłyby się przepływy transportowe w sytuacji, w której wniosek miałby zastosowanie.

3.12. EKES zgadza się zatem, że konfiguracja wniosku jest odpowiednim sposobem tymczasowego radzenia sobie z sytuacją do czasu pojawienia się zmian w przepływach transportowych.

3.13. Niemniej EKES wyraża ubolewanie, że nie przeprowadzono żadnej analizy skutków w celu sprawdzenia stosowności proponowanej konfiguracji, np. w odniesieniu do łatwo psujących się towarów, oraz w celu rozważenia najbardziej efektywnej i zrównoważonej konfiguracji trasy mającej zastąpić brytyjski most lądowy jako połączenie TEN-T do i z Irlandii. Należy pamiętać o tym, że trudno jest przewidzieć zmiany w przepływach towarów po wyjściu Zjednoczonego Królestwa z UE bez porozumienia.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1), art. 38.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013, art. 43 ust. 1.

3.14. EKES uważa, że potencjalne gospodarcze, społeczne i środowiskowe skutki proponowanych środków są tak znaczące, że uzasadniają potrzebę oceny skutków, zgodnie z Porozumieniem międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(3)</sup>.

3.15. EKES zaleca zatem dodanie do wniosku specjalnej klauzuli przeglądowej, zgodnie z którą Komisja powinna dokonać przeglądu przyjętego rozporządzenia w ciągu dwóch lat od rozpoczęcia jego stosowania. Przegląd ten powinien opierać się na ocenie zmian w rzeczywistych przepływach transportowych między Republiką Irlandii a kontynentalną częścią UE i służyć za podstawę odpowiednich propozycji dotyczących przebiegu odpowiednich korytarzy sieci bazowej TEN-T.

3.16. W oczekiwaniu na taki przegląd EKES nie widzi żadnego powodu, by zmieniać treść wniosku, mając na uwadze, że sytuacja żadnego z istniejących portów bazowych w kanale La Manche nie ulegnie zmianie w wyniku tej modyfikacji.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES zastanawia się, dlaczego wniosek nie proponuje zniesienia połączeń ze Zjednoczonym Królestwem i połączeń biegnących przez terytorium Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli prawodawstwo UE dotyczące TEN-T nie miałyby zastosowania do Zjednoczonego Królestwa, połączenia te nie mogłyby być realizowane zgodnie z przepisami unijnymi. Wydaje się zatem rozsądne, by je usunąć.

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1. Zob. również komunikat Komisji (COM(2016) 615 final) w sprawie lepszego stanowienia prawa oraz komunikat Komisji (COM(2017) 651 final) w sprawie dokończenia realizacji Programu lepszego stanowienia prawa, pkt 2.3.