Parlament Europejski
2019-2024

Dokument z posiedzenia

A9-0119/2020

16.6.2020

***II
ZALECENIE DO DRUGIEGO CZYTANIA

dotyczącego stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego
(05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Andor Deli

Objaśnienie używanych znaków

*	Procedura konsultacji
***	Procedura zgody
***I	Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
***II	Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
***III	Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu ▌ lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.
Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO 5

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE.....7

OPINIA KOMISJI PRAWNEJ W SPRAWIE PODSTAWY PRAWNEJ.....9

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ 15

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ 16

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczącego stanowiska Rady przyjętego w pierwszym czytaniu w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego
(05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

– uwzględniając stanowisko Rady w pierwszym czytaniu (05142/1/2020 – C9-0103/2020),

– uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 17 października 2018 r.[1],

– po zasięgnięciu opinii Komitetu Regionów,

– uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu[2] dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2018)0279),

– uwzględniając art. 294 ust. 7 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając wstępne porozumienie zatwierdzone przez komisję przedmiotowo właściwą na podstawie art. 74 ust. 4 Regulaminu,

– uwzględniając opinię Komisji Prawnej w sprawie proponowanej podstawy prawnej,

– uwzględniając art. 67 i 40 Regulaminu,

– uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A9-0119/2020),

1. zatwierdza stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu;

2. stwierdza, że akt prawny zostaje przyjęty zgodnie ze stanowiskiem Rady;

3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do podpisania wraz z przewodniczącym Rady aktu prawnego zgodnie z art. 297 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;

4. zobowiązuje swojego sekretarza generalnego do podpisania aktu prawnego po stwierdzeniu, że wszystkie procedury zostały prawidłowo zakończone, oraz do przygotowania, w porozumieniu z sekretarzem generalnym Rady, jego publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*;

5. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie

[1] Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 265.
[2] Teksty przyjęte w dniu 12.3.2019, P8_TA(2019)0139.

i Komisji oraz parlamentom narodowym.

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

1. Potrzeba elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego

Zdecydowana większość operacji transportu towarowego w UE wciąż wymaga stosowania dokumentów papierowych. Rzeczywiście w niemal 99 % wszystkich operacji transportu transgranicznego na terytorium UE nadal wykorzystuje się na którymś z etapów dokumenty papierowe. Prowadzi to do braku wydajności podmiotów rynkowych w łańcuchu transportu i logistyki oraz do niepotrzebnego obciążenia dla środowiska. Jako że do 2050 r. spodziewany jest wzrost całkowitej liczby przewozów towarowych o ponad 50 %, kwestia ta stanie się w najbliższych latach jeszcze poważniejsza. Parlament niejednokrotnie wzywał w przeszłości do bardziej zdecydowanych działań na rzecz wyeliminowania papierowych dokumentów w transporcie oraz apelował o bardziej uproszczony, elektroniczny, sprawny, przejrzysty, zabezpieczony i wiarygodny przepływ informacji między przedsiębiorstwami, klientami i organami w tym sektorze bez dokumentów papierowych.

2. Wniosek Komisji

Komisja ustaliła dwie główne przyczyny powolnego wdrażania elektronicznej dokumentacji transportowej: nieuznawanie prawnej równoważności dokumentów elektronicznych przez właściwe organy oraz niejednolite środowisko informatyczne bez ugruntowanych i interoperacyjnych systemów mających ogólne zastosowanie i bez wiążących przepisów dotyczących elektronicznych dokumentów transportowych.

Na mocy wniosku Komisji z 17 maja 2018 r. zobowiązano właściwe organy do przyjmowania informacji regulacyjnych (dotyczących niektórych aktów prawnych) w formie elektronicznej oraz ustanowiono ramy dla certyfikowanych platform i dostawców usług (przez organy oceniające zgodność).

3. Negocjacje międzyinstytucjonalne

Parlament przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu 12 marca 2019 r. Natomiast od września do listopada 2019 r. pod przewodnictwem fińskiej prezydencji Rady odbywały się negocjacje międzyinstytucjonalne (mające na celu zawarcie wczesnego porozumienia w drugim czytaniu). Po trzech rundach rozmów trójstronnych 26 listopada 2019 r. zespół negocjacyjny Parlamentu osiągnął wstępne porozumienie z prezydencją Rady.

Tekst wstępnego porozumienia został przedstawiony Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) i zatwierdzony 21 stycznia 2020 r. Po zatwierdzeniu tekstu przez komisję TRAN jej przewodnicząca – w piśmie skierowanym do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (COREPER I) – poinformowała, że zaleci zgromadzeniu plenarnemu, aby zatwierdziło stanowisko Rady bez poprawek, pod warunkiem że będzie ono zgodne z porozumieniem osiągniętym przez obie instytucje. Po weryfikacji prawno-językowej Rada formalnie przyjęła swoje stanowisko 7 kwietnia 2020 r. (w drodze procedury pisemnej), odpowiadające wstępnemu porozumieniu.

4. Główne punkty porozumienia

Ogólne porozumienie, które Parlament osiągnął z Radą, miało na celu dalsze umocnienie proponowanego systemu. W szczególności uzgodniono, co następuje:

– zmniejszenie do minimum kosztów ponoszonych przez podmioty gospodarcze i właściwe organy dzięki, między innymi, oparciu systemu certyfikacji na istniejących normach międzynarodowych, modelach i umowach oraz zagwarantowaniu, że certyfikacja jest prowadzona w sposób niezależny;

– zdobycie i utrzymanie zaufania podmiotów i właściwych organów do bezpieczeństwa i ochrony systemu dzięki usprawnieniu procedury ustalania dokładnych norm, specyfikacji i zasad dostępu przy odpowiednim zaangażowaniu współprawodawców i wszystkich istotnych zainteresowanych stron;

– zachęcanie do przekazywania całej komunikacji, w tym wszelkich wniosków o działania następcze, między właściwymi organami i podmiotami, w miarę możliwości w formie elektronicznej;

– doprecyzowanie zakresu: dokładne określenie, jaki rodzaj informacji regulacyjnych dotyczących transportu towarowego muszą przyjmować właściwe organy, jeżeli dany podmiot gospodarczy przesyła je w formie elektronicznej za pośrednictwem certyfikowanej platformy. Po uruchomieniu systemu Komisja jest zobowiązana ocenić, czy zakres ten można jeszcze rozszerzyć w celu uwzględnienia innych istotnych informacji regulacyjnych w dziedzinie transportu, na przykład informacji dotyczących pojazdu lub kierowcy;

– w kierunku pełnej cyfryzacji: chociaż w ramach tego systemu właściwe organy są zobowiązane przyjmować informacje regulacyjne dotyczące transportu towarowego, gdy przesyła się je drogą elektroniczną, podmioty gospodarcze nadal mogą decydować, czy robią to w formie cyfrowej czy nie. Wyjaśniono jednak, że stosowanie środków elektronicznych powinno stać się dominującym sposobem wymiany informacji regulacyjnych między podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami. W związku z tym Komisja musi przeprowadzić ocenę ewentualnych inicjatyw mających na celu nałożenie w przyszłości na podmioty gospodarcze obowiązku korzystania ze środków elektronicznych w celu udostępniania informacji regulacyjnych właściwym organom;

– należy ukazać podmiotom gospodarczym jak największą atrakcyjność tego systemu, między innymi zachęcając istniejące systemy IT do poddania się procedurze certyfikacji jako platformy oraz zapewniając interoperacyjność;

– terminy: chociaż wprowadzenie systemu certyfikacji wymaga staranności, sposób ustalenia poszczególnych terminów umożliwia jak najszybsze rozpoczęcie stosowania systemu, tak aby w krótkim czasie mógł on zostać zintegrowany na rynku.

5. Zalecenie

Ponieważ stanowisko Rady jest zgodne z wstępnym porozumieniem osiągniętym w trakcie negocjacji międzyinstytucjonalnych, sprawozdawca zaleca przyjęcie go bez zmian.

OPINIA KOMISJI PRAWNEJ W SPRAWIE PODSTAWY PRAWNEJ

Pani Karima Delli
Przewodnicząca
Komisja Transportu i Turystyki
BRUKSELA

Przedmiot: Opinia w sprawie podstawy prawnej wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (COM(2018)0279 – C8-0191/2019 – 2018/0140(COD))

Szanowna Pani Przewodnicząca!

W piśmie z dnia 13 listopada 2019 r.[1] Pani komisja, zgodnie z art. 40 ust. 2 Regulaminu, zwróciła się do Komisji Prawnej o opinię w sprawie adekwatności podstawy prawnej wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego[2].

Komisja Prawna rozpatrzyła powyższą kwestię na posiedzeniu w dniu 9 stycznia 2020 r.

I – Kontekst

Podstawą wniosku Komisji są art. 91, art. 100 ust. 2 (transport) i art. 192 ust. 1 TFUE (środowisko). W ramach podejścia ogólnego Rady zmieniono podstawę prawną – skreślono odniesienie do art. 192 ust. 1 TFUE.

II – Odnośne artykuły traktatu

Odnośne przepisy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) brzmią następująco:

Artykuł 91
(dawny artykuł 71 TWE)
1. W celu wykonania artykułu 90 i z uwzględnieniem specyficznych aspektów transportu, Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów, ustanawiają:

a) wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium Państwa Członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej

[1] D 315856/ Opinia komisji JURI w sprawie podstawy prawnej wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (2018/0140(COD)).
[2] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego [2018/0140 (COD)], COM/2018/279 final.

liczby Państw Członkowskich;

b) warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu krajowego w Państwie Członkowskim;

c) środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu;

d) wszelkie inne potrzebne przepisy.

2. Przy przyjmowaniu środków, o których mowa w ustępie 1, uwzględnia się przypadki, w których zastosowanie tych środków może poważnie wpływać na jakość życia i poziom zatrudnienia w pewnych regionach, jak również na funkcjonowanie infrastruktury transportowej.

Artykuł 100
(dawny artykuł 80 TWE)
1. Postanowienia niniejszego tytułu stosują się do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej.

2. Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, mogą ustanowić odpowiednie przepisy dotyczące transportu morskiego i lotniczego. Stanowią one po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów.

Artykuł 191
(dawny artykuł 174 TWE)
1. Polityka Unii w dziedzinie środowiska przyczynia się do osiągania następujących celów:

– zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska,

– ochrony zdrowia ludzkiego,

– ostrożnego i racjonalnego wykorzystywania zasobów naturalnych,

– promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu.

(...)

Artykuł 192
(dawny artykuł 175 TWE)
1. Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym oraz Komitetem Regionów, decydują o działaniu służącym osiągnięciu celów określonych w artykule 191, które ma być podjęte przez Unię.

(...)

III – Orzecznictwo TSUE w sprawie wyboru podstawy prawnej

Trybunał Sprawiedliwości tradycyjnie uznaje kwestię właściwej podstawy prawnej za kwestię o znaczeniu konstytucjonalnym, gwarantującą zgodność z zasadą przyznania kompetencji (art. 5 TUE) i określającą charakter i zakres kompetencji Unii[3].

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału wybór podstawy prawnej unijnego aktu prawnego musi opierać się na obiektywnych czynnikach, które mogą zostać poddane kontroli sądowej, a w szczególności na celu i treści aktu[4].

Wybór niewłaściwej podstawy prawnej może zatem stanowić uzasadnienie uchylenia danego aktu. W tym kontekście chęć aktywniejszego udziału danej instytucji w przyjęciu aktu prawnego, okoliczności przyjęcia tego aktu ani praca wykonana w odniesieniu do innych aspektów wchodzących w zakres działania objętego danym aktem nie są istotne dla określenia właściwej podstawy prawnej[5].

Jeżeli analiza danego aktu wykaże, że wyznaczono mu dwa cele lub ma on dwa elementy składowe i jeden z tych celów lub elementów składowych można wskazać jako główny lub dominujący, podczas gdy drugi jest jedynie pomocniczy, wówczas ten akt prawny należy wydać na jednej podstawie prawnej, tj. na tej podstawie, która wymagana jest z racji głównego lub dominującego celu lub elementu składowego[6].

Jeżeli jednak dany akt prawny ma jednocześnie kilka celów lub elementów składowych, które są nierozerwalnie związane ze sobą, a żaden z nich nie jest drugorzędny lub pośredni w stosunku do innego (innych), taki akt prawny musi zostać wydany na różnych odpowiednich podstawach prawnych[7], o ile procedury określone dla tych podstaw prawnych nie są nie do pogodzenia z uprawnieniami Parlamentu Europejskiego i ich nie podważają[8].

[3] Opinia 2/00, ECLI:EU:C:2001:664, p. 5.
[4] Zob. sprawa C-411/06 Komisja przeciwko Parlamentowi i Radzie, 8 września 2009 r., EU:C:2009:518, p. 45.
[5] Wyrok w sprawie C-269/97, Komisja przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2000:183, p. 44.
[6] Wyrok w sprawie C-137/12, Komisja przeciwko Radzie, EU:C:2013:675, p. 53; sprawa C-411/06, EU:C:2009:518, p. 46 i przytoczone tam orzecznictwo; sprawa C-490/10, Parlament przeciwko Radzie, EU:C:2012:525, p. 45; sprawa C-155/07, Parlament przeciwko Radzie, EU:C:2008:605, p. 34.
[7] Sprawa C-211/01, Komisja przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2003:452, p. 40; sprawa C-178/03 Komisja przeciwko Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, ECLI:EU:C:2006:4, p. 43–56.
[8] Sprawa C-300/89 Komisja przeciwko Radzie („Dwutlenek tytanu”), ECLI:EU:C:1991:244, p. 17–25; sprawa C-268/94 Portugalia przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:1996:461.

IV – Cel i treść proponowanego aktu

Wniosek dotyczy rozporządzenia harmonizującego stosowanie elektronicznych środków wymiany informacji w transporcie towarowym (eFTI).

Z uzasadnienia wynika, że celem wniosku jest upowszechnienie stosowania elektronicznych dokumentów dotyczących transportu towarowego w celu wzmocnienia jednolitego rynku poprzez usunięcie niektórych barier dla cyfryzacji w tym obszarze. Głównymi przyczynami przedstawienia wniosku są rozdrobnione ramy prawne określające niespójne obowiązki organów przy uznawaniu dokumentów elektronicznych oraz rozdrobnione środowisko informatyczne charakteryzujące się mnogością nieinteroperacyjnych systemów[9].

W związku z tym celem przepisów jest zasadniczo osiągnięcie dwóch głównych celów: *a)* ustanowienie jednolitych wiążących ram prawnych dotyczących uznawania informacji lub dokumentów elektronicznych przez właściwe krajowe organy publiczne; oraz *b)* zapewnienie interoperacyjności różnych systemów informatycznych stosowanych obecnie w odniesieniu do wdrażania obowiązujących odpowiednich przepisów unijnych[10].

Te same względy zostały bardziej szczegółowo wyjaśnione w motywach 1–4 wniosku oraz w jego art. 1. Zgodnie z tym artykułem „rozporządzeniem ustanawia się ramy prawne w odniesieniu do przekazywania drogą elektroniczną informacji regulacyjnych związanych z transportem towarowym na terytorium Unii [...]". Określono w nim „warunki, na jakich właściwe organy państw członkowskich są zobowiązane do przyjęcia informacji regulacyjnych po ich udostępnieniu drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze" oraz „zasady świadczenia usług związanych z udostępnianiem informacji regulacyjnych drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze".

Jeśli chodzi o treść, w rozdziale I określono w szczególności zakres przedmiotowy, wymieniając (poprzez odniesienie do załącznika) już istniejące akty unijne, które przewidują wymogi w zakresie informacji regulacyjnych istotne dla celów wniosku. Rozdział II wniosku pt. „Informacje regulacyjne udostępniane drogą elektroniczną" nakłada na organy publiczne obowiązek uznawania dokumentów przewozowych w formie elektronicznej, a także określa wymogi techniczne przetwarzania informacji elektronicznych. W rozdziale III zatytułowanym „Platformy i usługi eFTI" określono szczegółowe przepisy dotyczące funkcjonalności i wymogów w zakresie certyfikacji platform eFTI umożliwiających przetwarzanie informacji elektronicznych. Rozdziały IV i V dotyczą odpowiednio aktów delegowanych i wykonawczych oraz przepisów końcowych.

V – Analiza i ustalenie właściwej podstawy prawnej

W uzasadnieniu Komisja wyjaśnia wybór podstawy prawnej w następujący sposób:

„Podstawę prawną wniosku stanowią art. 91, art. 100 ust. 2 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

W art. 91 i, odpowiednio, art. 100 ust. 2, które należy rozumieć w świetle art. 90, w którym zobowiązuje się państwa członkowskie do realizowania wspólnej polityki transportowej,

[9] Uzasadnienie, s. 2.
[10] Uzasadnienie, s. 6.

określono wymóg, aby Parlament Europejski i Rada ustanowiły wspólne przepisy mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej liczby państw członkowskich oraz, odpowiednio, właściwe przepisy dotyczące transportu morskiego i lotniczego.

Art. 192 ust. 1, który należy rozumieć w świetle art. 191, stanowi, że Parlament Europejski i Rada decydują o działaniu, które ma być podjęte przez Unię, służącym osiągnięciu celu dotyczącego ochrony m.in. zdrowia ludzkiego i środowiska.

a) Adekwatność art. 91 i art. 100 ust. 2 TFUE

Artykuł 91 i art. 100 ust. 2 TFUE stanowią podstawy prawne w obszarze polityki transportowej w odniesieniu odpowiednio do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej oraz transportu drogą morską i lotniczą.

Z celu i treści wniosku wynika wyraźnie, że art. 91 i art. 100 ust. 2 TFUE powinny zostać uznane za odpowiednie podstawy prawne, gdyż chodzi w nim o poprawę funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze transportu.

Należy również podkreślić, że powoływanie się jednocześnie na art. 91 i art. 100 ust. 2 jest uzasadnione, ponieważ wniosek Komisji opiera się na podejściu multimodalnym.

b) Brak potrzeby dodania art. 192 ust. 1 TFUE jako podstawy prawnej

Chociaż cytowany powyżej fragment uzasadnienia ma uzasadniać zastosowanie art. 192 ust. 1 TFUE jako podstawy prawnej, nie wskazano w nim wyraźnie, dlaczego dodanie tej podstawy prawnej byłoby rzeczywiście konieczne.

Prawdą jest, że różne fragmenty uzasadnienia zawierają informacje wskazujące na korzyści dla środowiska płynące z zastąpienia dokumentów papierowych elektronicznymi[11].

Pomimo możliwych pozytywnych skutków wniosku dla środowiska naturalnego, oczywiste jest, że główny cel wniosku nie jest związany z ochroną środowiska. Może ona zatem stanowić jedynie uboczny skutek aktu prawnego. Z tego powodu nie ma potrzeby dodawania art. 192 ust. 1 TFUE jako podstawy prawnej.

Alternatywnie można uznać, że zakres wniosku obejmuje wymogi w zakresie informacji określone w różnych istniejących aktach Unii (por. art. 1 ust. 2 wniosku). Podstawą prawną tych aktów są artykuły dotyczące transportu, z wyjątkiem przepisów unijnych dotyczących przemieszczania odpadów, które opierają się na [obecnie] art. 192 ust. 1 TFUE[12]. Choć jest to oczywiście prawda, sam wniosek zawiera elementy wskazujące, że fakt ten nie ma znaczenia dla wyboru podstawy prawnej. Na przykład motywy 5 i 6 stanowią: *„(5) W związku z tym organy państw członkowskich powinny zostać zobowiązane do uznawania informacji udostępnianych drogą elektroniczną, ilekroć podmioty gospodarcze mają obowiązek udostępniać informacje jako dowód potwierdzający spełnienie wymogów określonych*

[11] Zob. np. uzasadnienie, s. 11: *„zaoszczędzono by około 2–8 mld kartek papieru przy średniej wynoszącej 1–5 kopii każdego dokumentu na transport, których by się już nie drukowało, co przekłada się na 180–900 tysięcy drzew rocznie”*.

[12] Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1).

w aktach unijnych przyjętych zgodnie z tytułem VI części trzeciej Traktatu lub, z uwagi na podobieństwo sytuacji, przepisów Unii w zakresie przemieszczania odpadów [...]. „(6) W związku z tym, że niniejsze rozporządzenie ma jedynie na celu ułatwienie dostarczania informacji, w szczególności drogą elektroniczną, nie powinno ono wpływać na przepisy prawa unijnego ani krajowego określające treść informacji regulacyjnych, w szczególności nie powinno nakładać żadnych dodatkowych wymogów dotyczących informacji regulacyjnych[...]". Wniosek nie zmienia zatem żadnego aktu w oparciu o podstawę prawną w zakresie ochrony środowiska, lecz skupia się na kwestii transportu odpadów. W związku z tym elementy środowiskowe, o ile występują, są bez wątpienia pomocnicze w stosunku do dominującego elementu transportowego we wniosku[13].

W świetle powyższego właściwą podstawę prawną wniosku stanowią art. 91 oraz art. 100 ust. 2 TFUE. Dodanie art. 192 ust. 1 TFUE nie jest konieczne. W związku z tym w umocowaniu należy skreślić odniesienie do tego artykułu.

Poprawki przyjęte w następstwie międzyinstytucjonalnych negocjacji w sprawie tego dossier nie podważają powyższych wniosków.

VI – Wniosek i zalecenie

Na posiedzeniu w dniu 9 stycznia 2020 r. Komisja Prawna – 21 głosami za, przy braku głosów przeciw i jednym głosie wstrzymującym się[14] – postanowiła zalecić Komisji Transportu i Turystyki utrzymanie art. 91 i art. 100 ust. 2 TFUE jako jedynej podstawy prawnej proponowanego rozporządzenia.

Z wyrazami szacunku

Lucy Nethsingha

[13] Uwaga: zgodnie z orzecznictwem nawet formalna zmiana aktu w oparciu o daną podstawę prawną nie wymaga, aby prawodawca opierał akt zmieniający na podstawie prawnej aktu zmienianego.
[14] W trakcie głosowania końcowego obecni byli: Lucy Nethsingha (przewodnicząca), Marion Walsmann (wiceprzewodnicząca), Ibán García Del Blanco (wiceprzewodniczący), Raffaele Stancanelli (wiceprzewodniczący), Franco Roberti (sprawozdawca komisji opiniodawczej), Gunnar Beck, Patrick Breyer, Geoffroy Didier, Angel Dzhambazki, Evelyne Gebhardt, Esteban Gonzáles Pons, Jackie Jones, Mislav Kolakušić, Gilles Lebreton, Karen Melchior, Sabrina Pignedoli, Jiří Pospíšil, Liesje Schreinemacher, Marie Toussaint, Edina Tóth (za Józsefa Szájera zgodnie z art. 209 ust. 7 Regulaminu), Bettina Vollath i Axel Voss.

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego
Odsyłacze	05142/1/2020 – C9-0103/2020 – 2018/0140(COD)
Data pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim – Numer P	12.3.2019 T8-0139/2019
Wniosek Komisji	COM(2018)0279 - C8-0191/2018
Data ogłoszenia na posiedzeniu wpłynięcia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu	17.4.2020
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 17.4.2020
Sprawozdawcy Data powołania	Andor Deli 3.7.2018
Zastrzeżenia do podstawy prawnej Data wydania opinii JURI	JURI 9.1.2020
Rozpatrzenie w komisji	28.4.2020
Data przyjęcia	8.6.2020
Wynik głosowania końcowego	+: 46 –: 1 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Leila Chaibi, Roman Haider, Henna Virkkunen
Data złożenia	16.6.2020

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

46	+
ECR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
PPE	Gheorghe Falcă

1	0
S&D	Bogusław Liberadzki

Objaśnienie używanych znaków:
+ : za
- : przeciw
0 : wstrzymało się