



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 2017 12 15 r.
COM(2017) 648 final/2

2017/0290 (COD)

This document corrects document COM(2017) 648 final of 8 November 2017.

Concerns all language versions.

The corrected errors include : a comment to be deleted in Recital(1), a typo in Recital (14), typos in new Articles 1.4, 5.3 and 6.4.

The text shall read as follows:

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla pewnych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Orędzie o stanie Unii z 2017 r. zawiera jednoznaczne przesłanie: UE powinna stać się światowym liderem w dziedzinie dekarbonizacji i przetrwać działania w zatrudnienie, wzrost gospodarczy i innowacje¹. Po wejściu w życie porozumienia paryskiego przejście na nowoczesną i niskoemisyjną gospodarkę będzie musiało przyspieszyć. Rada Europejska na posiedzeniu w czerwcu 2017 r.² potwierdziła zobowiązanie UE i jej państw członkowskich do szybkiego i pełnego wdrożenia porozumienia paryskiego i do utrzymania pozycji lidera w przeciwdziałaniu zmianie klimatu oraz uznała porozumienie paryskie za jeden z „zasadniczych elementów modernizacji przemysłu i gospodarki w Europie”.

Ze względu na duży udział transportu w emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeniu powietrza transport bardziej zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju ma kluczowe znaczenie dla wspólnej polityki transportowej. W strategii na rzecz unii energetycznej z lutego 2015 r.³ wskazano, że przejście na energooszczędny i niskoemisyjny sektor transportu ma kluczowe znaczenie. Przejście takie jest poparte konkretnymi środkami przedstawionymi w strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej⁴ przyjętej w lipcu 2016 r., której celem jest (i) optymalizacja systemu transportowego dzięki cyfryzacji i szerszemu propagowaniu multimodalności oraz (ii) zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii w transporcie dzięki odpowiedniej infrastrukturze paliw alternatywnych w celu przejścia na pojazdy bezemisyjne. Środki te są obecnie wdrażane. W maju 2017 r. w komunikacie „Europa w ruchu” przedstawiono program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich⁵, któremu towarzyszył pierwszy pakiet wniosków. Obecnie w ramach niniejszego drugiego pakietu „Europa w ruchu” proponuje się dodatkowe środki, w tym przegląd dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów czy zmianę dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.

Dyrektywa 92/106/EWG⁶ (dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego) jest jedynym instrumentem prawnym na szczeblu unijnym mającym na celu bezpośrednie zachęcanie do przechodzenia z transportu drogowego na rodzaje transportu o niższych poziomach emisji, takie jak żegluga śródlądowa, transport morski i kolejowy. Jej celem jest zwiększenie konkurencyjności transgranicznego transportu intermodalnego (a w szczególności transportu kombinowanego) w porównaniu z wyłącznie drogowym transportem towarowym.

Środki regulacyjne obejmują: (i) zapewnienie swobody świadczenia usług transgranicznych, tj. ochronę transportu kombinowanego przed krajowymi ograniczeniami (systemami zezwoleń, regulowanymi taryfami i kontyngentami); (ii) doprecyzowanie, że ograniczenia dotyczące kabotażu drogowego (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009) nie mają zastosowania do drogowych odcinków międzynarodowego transportu kombinowanego; oraz

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80 final.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283 final.

⁶ Dyrektywa 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi, Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38–42.

(iii) dopuszczenie, poprzez dodanie odniesienia do dyrektywy o obciążeniach i wymiarach (dyrektywa 53/96/WE), cięższych ładunków w pojazdach wykorzystywanych na odcinkach drogowych w transporcie intermodalnym w celu kompensacji ciężaru własnego jednostki załadunkowej oraz wykorzystania kontenerów o długości 45 stóp.

Środki wsparcia gospodarczego obejmują przyznawanie pewnych zachęt podatkowych w odniesieniu do niektórych podatków mających zastosowanie do pojazdów drogowych wykorzystywanych w transporcie kombinowanym oraz rozszerzenie definicji transportu na potrzeby własne. Miały one częściowo skorygować brak równowagi między transportem kombinowanym a transportem wyłącznie drogowym spowodowany występowaniem negatywnych efektów zewnętrznych nie w pełni odzwierciedlonych w cenie transportu drogowego towarów.

Jednak z uwagi na fakt, że dyrektywa ta została przyjęta w 1992 r., niektóre z tych warunków, np. stosowanie papierowych dokumentów przewozowych i pieczęci jako dowodu kwalifikowalności do transportu kombinowanego, oraz otoczenie rynkowe transportu towarów uległy znacznym zmianom. Choć dyrektywa ma nadal znaczenie dla realizacji celu polityki transportowej UE polegającego na zmniejszeniu negatywnych efektów zewnętrznych, jej skuteczność i efektywność można poprawić, dokonując odpowiedniego przeglądu.

Celem inicjatywy jest dalsze zwiększenie konkurencyjności transportu kombinowanego w stosunku do drogowego transportu towarów na duże odległości i w ten sposób wsparcie przesunięcia z transportu drogowego towarów do innych rodzajów transportu. Powinno to zmniejszyć część zewnętrznych kosztów transportu towarowego. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez:

- wyjaśnienie i rozszerzenie definicji transportu kombinowanego;
- poprawę monitorowania kwalifikowalności i warunków egzekwowania;
- poprawę skuteczności zachęt; oraz
- poprawę warunków sprawozdawczości i monitorowania określonych w dyrektywie.

Inicjatywa ta przyczynia się do realizacji programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), gdyż ma na celu aktualizację i uproszczenie dyrektywy.

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

Celem inicjatywy jest wspieranie multimodalności i przesunięcia z transportu drogowego towarów poprzez wyeliminowanie niedociągnięć w istniejących przepisach (dyrektywa 92/106/EWG), w szczególności poprzez rozszerzenie ich zakresu stosowania przy wykorzystaniu szerszego zestawu potencjalnych środków wsparcia. Obejmuje to wsparcie inwestycyjne infrastruktury przeładunkowej, które zapewniłoby dodatkowe zachęty i zmniejszyło różnice w poziomie konkurencyjności transportu intermodalnego i wyłącznie drogowego transportu towarowego.

Inicjatywa ta jest uzupełnieniem innych środków mających na celu tworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu i przyczyniających się także do przesunięcia do bardziej zrównoważonych rodzajów transportu. Środki te obejmują rozporządzenie (UE) nr 913/2010 ustanawiające międzynarodowe kolejowe korytarze transportu towarowego, dyrektywę 2012/34/UE w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) i rozporządzenie

(UE) nr 1315/2013 (TEN-T), w którym ustanowiono unijne wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

- **Spójność z innymi politykami UE**

Niniejsza inicjatywa stanowi element działań Komisji na rzecz utworzenia „stabilnej unii energetycznej”⁷ opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu” oraz wniosków dotyczących mobilności niskoemisyjnej. W komunikacie „Europa w ruchu”⁸ nakreślono program działań na rzecz „sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”. Towarzyszył mu szereg wniosków, takich jak: przegląd dyrektywy w sprawie eurowiniety (dyrektywa 1999/62/WE), przekształcenie dyrektywy 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych, przegląd rozporządzeń w sprawie dostępu do rynku i w sprawie warunków pracy w sektorze transportu drogowego towarów, oraz dalsze kroki w celu stworzenia podstaw dla opartej na współpracy, połączonej i zautomatyzowanej mobilności.

W celu dalszej realizacji tego przejścia na mobilność niskoemisyjną środki te zostały obecnie uzupełnione innymi wnioskami, takimi jak: przegląd dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów (dyrektywa 2009/33/WE), przegląd rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w sprawie dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, wniosek dotyczący nowych norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych po 2020 r., inicjatywa na rzecz pobudzenia tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych i niniejsza proponowana zmiana dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.

Oprócz przyczynienia się do optymalizacji efektywności transportu poprzez udzielenie bezpośredniego wsparcia multimodalności, niniejszy wniosek przyczyni się także do utworzenia nowoczesnej i wydajnej infrastruktury transportowej, która, jak podkreślono w planie inwestycyjnym dla Europy⁹, wymaga większych inwestycji. Proponując rozszerzenie środków wsparcia, w szczególności wsparcia na rzecz inwestycji w infrastrukturę terminali przeładunkowych, inicjatywa wspiera inwestycje w niezbędne urządzenia przeładunkowe wzdłuż sieci TEN-T.

Proponowana zmiana jest zgodna z już obowiązującymi i proponowanymi nowymi przepisami dotyczącymi kabotażu i warunkami delegowania pracowników sektora transportu drogowego. Obecny tekst dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego zawiera w art. 4 tzw. „wyłączenie dotyczące kabotażu”, które przewiduje, że wszyscy przewoźnicy mający siedzibę w UE i spełniający warunki dostępu do rynku transportu towarów między państwami członkowskimi mają prawo do wykonania przewozu na odcinku drogowym w ramach operacji transportu kombinowanego, bez względu na to, czy ten odcinek drogowy obejmuje przekroczenie granicy.

Zgodnie z obecną definicją operacje transportu kombinowanego należy traktować wyłącznie jako operacje międzynarodowe. Potwierdzono to w kilku orzeczeniach Trybunału Sprawiedliwości¹⁰ i podkreślone w motywie 16 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009¹¹. Aby

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_pl

¹⁰ Na przykład w sprawie C-2/84 Komisja przeciwko Włochom Trybunał potwierdził, że odcinek drogowy w transporcie kombinowanym stanowi integralną część jednej trasy w ramach międzynarodowego transportu kombinowanego od punktu wyjazdu do punktu przybycia, w związku z czym nie może być traktowany jako przewóz krajowy. „...przewóz kombinowany powinien być

udzielić zachęty do takich działań, międzynarodowy transport kombinowany należy porównać z międzynarodowym transportem drogowym i przyznać mu takie same zasady. Większość zainteresowanych stron i przewoźników zgadza się, że jest to główny warunek, aby umożliwić międzynarodowemu transportowi intermodalnemu konkutowanie na równi z międzynarodowym transportem drogowym, i że powinien on zostać utrzymany.

Niemniej jednak niektóre zainteresowane strony twierdzą, że dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego otwiera drzwi do obchodzenia przepisów dotyczących kabotażu, ponieważ trudno jest udowodnić, że dana operacja ma charakter „międzynarodowego transportu kombinowanego”. Aby rozwiązać ten problem, nowe środki w ramach proponowanej zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego, w ramach proponowanego przeglądu przepisów dotyczących kabotażu w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 i w ramach proponowanych przepisów szczegółowych w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy 2014/67/UE wprowadzają uproszczone definicje i w pełni wykorzystują możliwości oferowane przez „rewolucję w dziedzinie mobilności cyfrowej”, by zwiększyć efektywność operacji dzięki lepszemu wykorzystaniu korzyści płynących z cyfryzacji. Umożliwienie przewoźnikom korzystania ze środków elektronicznych na potrzeby przekazywania właściwym organom wymaganych dowodów zmniejszyłoby obciążenie administracyjne i koszty procedur egzekwowania prawa. Ułatwiłoby to również znacznie organom krajowym wyraźne rozróżnienie odcinków drogowych w międzynarodowym transporcie kombinowanym od przewozów kabotażowych i zapobiegłoby ewentualnym nadużyciom.

Proponowane rozszerzenie zakresu transportu kombinowanego na operacje krajowe będzie wspierać dalszy rozwój transportu kombinowanego w UE. Takie rozszerzenie nie będzie miało wpływu na wielkość przewozów kabotażowych, ponieważ wyłączenie dotyczące kabotażu nie będzie miało zastosowania do takich krajowych operacji transportu kombinowanego. W tym przypadku odcinek drogowy w ramach transportu kombinowanego byłby objęty przepisami dotyczącymi kabotażu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, z późniejszymi zmianami, a zastosowanie miałyby również proponowane nowe przepisy w sprawie delegowania pracowników. Powinno to zapewnić, by możliwość kabotażu w ramach krajowego transportu kombinowanego nie prowadziła do nieuczciwej konkurencji na rynku UE.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawą prawną dyrektywy 92/106/EWG są art. 75 i art. 84 ust. 2 Traktatu WE.

¹¹ traktowany jako jedna operacja od punktu wyjazdu do punktu przybycia [...]. Sam fakt, że w państwie członkowskim przeznaczenia towary są przewożone wyłącznie transportem drogowym, nie może pozbawiać korzyści płynących z drogowo-kolejowego transportu kombinowanego”.

„Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów dotyczących przywozu ani wywozu drogowego towarów jako jednego z odcinków w ramach trasy transportu kombinowanego określonego w dyrektywie Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi. Krajowe przewozy drogowe na terytorium docelowego państwa członkowskiego, które nie stanowią części operacji transportu kombinowanego określonej w dyrektywie 92/106/EWG, objęte są definicją operacji kabotażu i dlatego powinny podlegać wymogom niniejszego rozporządzenia”.

Podstawę prawną proponowanej zmiany stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) (dawny art. 71 TWE). Artykuł ten stanowi podstawę przyjęcia przepisów UE określających w szczególności: a) wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium Państwa Członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby Państw Członkowskich; b) warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu krajowego w Państwie Członkowskim; [...] d) wszelkie inne potrzebne przepisy.

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

Celem zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego jest dalsze wspieranie przesunięcia z transportu drogowego towarów do bardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, i w związku z tym dalsze zmniejszanie negatywnych efektów zewnętrznych systemu transportowego UE. Cel ten wymaga rozszerzenia zakresu środków na rzecz wspierania transportu kombinowanego, a także uproszczenia i doprecyzowania dyrektywy. Cel ten nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu na poziomie państw członkowskich ze względu na fakt, że większość kombinowanego transportu towarów ma charakter transgraniczny i opiera się na intermodalnej infrastrukturze we wszystkich państwach członkowskich. Konieczne jest skoordynowane podejście do inwestycji w intermodalną infrastrukturę przeładunkową.

Mając na uwadze, że prawie 20 % europejskiego transportu intermodalnego ma charakter krajowy (odbywa się w jednym państwie członkowskim) i nie jest obecnie objęte przepisami dyrektywy, rozszerzenie zakresu przepisów na krajowe operacje transportu kombinowanego zwiększyłoby zakres środków wsparcia, które są potrzebne do wspomoczenia przesunięcia międzygałęziowego. Zmniejszyłoby to jednocześnie ogólne efekty zewnętrzne, w szczególności emisje gazów cieplarnianych i zagęszczenie ruchu, które wywierają wpływ wykraczający poza granice państw. Zagęszczenie ruchu na poziomie regionalnym lub krajowym ma bezpośredni negatywny wpływ na wszystkich użytkowników dróg. Emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczenie powietrza mają również wymiar europejski.

Ponadto wspólne cele w zakresie środków wsparcia, które mają zostać przyjęte przez państwa członkowskie, zapobiegają sytuacji, w której poszczególne środki przyjmowane na poziomie krajowym w celu wspierania transportu kombinowanego przynosiłyby pokrywające się lub różne rezultaty. W szczególności w przypadku środków wsparcia na rzecz inwestycji w terminale potrzebny jest wspólny cel w zakresie pokrycia siecią terminali, aby uniknąć tworzenia nadmiernych zdolności przepustowych.

- **Proporcjonalność**

Proponowane środki pomogą osiągnąć cele wyznaczone w pierwotnej dyrektywie.

Rozszerzenie zakresu w celu uwzględnienia operacji krajowych jest niezbędne do zwiększenia wpływu dyrektywy. Aby zapewnić bardziej efektywne stosowanie dyrektywy, w szczególności w zakresie korzyści wynikających ze środków regulacyjnych i środków wsparcia gospodarczego, należy doprecyzować definicję transportu kombinowanego i warunki kwalifikowalności.

Środki wsparcia nie narzucają obowiązkowych poziomów wsparcia ekonomicznego, lecz pozostawiają zakres i metody udzielania takiego wsparcia w gestii władz krajowych. Koszty dla państw członkowskich, przedsiębiorstw i osób fizycznych są ograniczone w porównaniu z potencjalnymi korzyściami. W szczególności wsparcie inwestycji w terminale będzie prawdopodobnie przynosić korzyści wykraczające poza okres objęty analizą.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ aktem prawnym podlegającym zmianie jest dyrektywa, akt zmieniający powinien mieć tę samą formę.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Komisja opublikowała swoją ocenę dyrektywy 92/106/EWG w 2016 r.¹². W styczniu 2015 r. opublikowano badanie zewnętrzne pt. „Analysis of the EU Combined Transport” (Analiza transportu kombinowanego w UE)¹³.

W ocenie stwierdzono, że dyrektywa nadal jest odpowiednim instrumentem wspierania transportu kombinowanego. Ustalono, że bez działań ze strony UE transgraniczne usługi transportu kombinowanego stanęłyby w obliczu przeszkód wynikających z różnych systemów prawnych, co uczyniłoby je mniej atrakcyjnymi, a może nawet niewykonalnymi. W ocenie podkreślono, że transport kombinowany pomaga zmniejszyć negatywne skutki zewnętrzne poprzez przesunięcie międzygałęziowe. Wskazano w niej jednak także, że istnieje „istotny margines do dalszej poprawy skuteczności dyrektywy, ze względu na fakt, iż niektóre z jej przepisów są już nieaktualne, jej język jest czasem przestarzały i niejednoznaczny, a zakres – ograniczony”. Niedociągnięcia te odnoszą się w szczególności do definicji transportu kombinowanego, do ograniczeń zachęt fiskalnych i do przestarzałych przepisów dotyczących dokumentów przewozowych.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami były zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

Konsultacje przeprowadzono w celu zebrania informacji zwrotnych na temat proponowanych środków z zakresu polityki i ich prawdopodobnych skutków. Skonsultowano się z zainteresowanymi stronami na temat kwestii, które nie zostały poruszone w poprzednich konsultacji publicznych (REFIT). Dzięki konsultacjom uzyskano wgląd w to, w jaki sposób różne grupy zainteresowanych stron postrzegają proponowane środki i warianty, jaki będzie ich oczekiwany wpływ na zainteresowane strony oraz jak określić preferowany wariant zainteresowanych stron.

Konsultacje obejmowały następujące elementy:

- 1) Przeprowadzono konsultacje publiczne w postaci otwartych internetowych konsultacji publicznych, które trwały 12 tygodni. Konsultacje trwały od dnia 23 stycznia 2017 r. do dnia 23 kwietnia 2017 r. z wykorzystaniem narzędzia EUSurvey i strony DG MOVE poświęconej konsultacjom. Komisja otrzymała 79 wypełnionych w całości kwestionariuszy i sześć dokumentów przedstawiających

¹² Sprawozdanie końcowe z oceny *ex post* REFIT dyrektywy 92/106/EWG w sprawie transportu kombinowanego, SWD(2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>

stanowiska od 17 państw członkowskich i Szwajcarii, głównie z sektora transportu i logistyki: 43 % od stowarzyszeń przedsiębiorców (w tym 13 organizacji europejskich lub międzynarodowych), 36 % od przedsiębiorstw prywatnych, 11 % od organów, 8 % od organizacji pozarządowych oraz 2 % ze środowisk akademickich.

- 2) Ukierunkowane konsultacje internetowe z zainteresowanymi stronami zostały przeprowadzone w dniach 10–31 marca 2017 r. przy wsparciu zewnętrznego konsultanta. Skoncentrowane były one przede wszystkim na definicji i zachętach ekonomicznych i dostosowane do różnych grup zainteresowanych stron (przemysłu, państw członkowskich, partnerów społecznych i innych zainteresowanych grup). Komisja otrzymała wówczas 122 wypełnione w całości kwestionariusze od 12 państw członkowskich i Szwajcarii: 44 % od przewoźników świadczących usługi transportowe lub ich stowarzyszeń branżowych, 17 % od użytkowników usług transportowych lub ich stowarzyszeń branżowych, 25 % od organów krajowych i 14 % od innych stowarzyszeń transportowych.
- 3) Spotkanie z udziałem zainteresowanych stron odbyło się w dniu 30 marca 2017 r., co umożliwiło wymianę poglądów grupom zainteresowanych stron uczestniczącym w ukierunkowanych konsultacjach. 35 uczestniczących zainteresowanych stron reprezentowało wszystkie rodzaje transportu, a także porty morskie i śródlądowe, terminale, właścicieli wagonów towarowych i branżę transportu kombinowanego.
- 4) Dodatkowe posiedzenie państw członkowskich odbyło się w dniu 10 kwietnia 2017 r., podczas którego reprezentowanych było 14 państw członkowskich.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Zarówno sektor transportu i logistyki (reprezentowany przez użytkowników, przewoźników i ich odpowiednie stowarzyszenia), jak i organy wyraziły potrzebę niezwłocznej zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego. Obowiązujące przepisy uważane są za przestarzałe, regulacyjne i gospodarcze wsparcie dla operacji transportu kombinowanego – za niewystarczające, a warunki dotyczące kwalifikowalności operacji – za niedostosowane do nowoczesnych rozwiązań dotyczących łańcucha dostaw oraz sytuacji w zakresie konkurencji usług transportu kombinowanego.

W kwestii definicji transportu kombinowanego większość zainteresowanych stron opowiedziała się za rozszerzeniem zakresu dyrektywy na transport krajowy i operacje z udziałem państw spoza UE, przewidując znaczny pozytywny wpływ na łączny wolumen transportu kombinowanego i na środowisko. Możliwa zmiana ograniczenia długości odcinka drogowego w operacjach transportu kombinowanego wywołała najwięcej uwag, przy czym często wyrażano przeciwstawne poglądy: wiele zainteresowanych stron i organów krajowych pragnie utrzymać obecne ograniczenia, być może wprowadzając pewną elastyczność, podczas gdy sektor prywatny popiera zniesienie ograniczenia długości odcinka drogowego.

Mimo tych różnic możliwy kompromis mógłby polegać na zachowaniu obecnej definicji i odległości 150 km, dając jednocześnie pewną elastyczność poprzez utrzymanie pojęcia najbliższego odpowiedniego terminala, gdyby zostało ono lepiej zdefiniowane. W odniesieniu do odcinka niedrogowego zainteresowane strony nie wyraziły zdecydowanych poglądów na temat zmiany jego obecnej minimalnej długości wynoszącej 100 km; wskazany próg został uznany za nieistotny dla operacji kolejowych/drogowych, a szkodliwy w przypadku operacji transportu kombinowanego prowadzonych żeglugą śródlądową.

Zainteresowane strony wyraziły pogląd, że wsparcie oferowane na mocy obecnej dyrektywy jest ogólnie niewystarczające, aby propagować operacje transportu kombinowanego w Unii. Jednak dwa spośród środków wsparcia regulacyjnego uznano za szczególnie skuteczne:

- wyłączenie dotyczące ograniczeń w zakresie kabotażu dla odcinków drogowych; oraz
- odstępstwo od limitu 40 ton polegające na zwiększeniu go do 44 ton w przypadku operacji transportu kombinowanego zgodnie z dyrektywą o obciążeniach i wymiarach.

W kwestii środków wsparcia gospodarczego wyrażono powszechne poparcie dla rozszerzenia wsparcia gospodarczego na wszystkie operacje transportu kombinowanego w każdej kombinacji rodzajów transportu. Środki, które uznaje się za mające największy pozytywny wpływ na wolumen transportu kombinowanego, to: (i) wsparcie dla inwestycji bezpośrednich w terminale transportu kombinowanego, ewentualnie wraz z dotacjami na jednostkę przeładunkową; (ii) zachęty do inwestycji informatycznych związanych z transportem kombinowanym lub do korzystania z innowacyjnych rozwiązań, takich jak bardziej ekologiczne czyste samochody ciężarowe; oraz (iii) obniżenie opłat za dostęp do infrastruktury dla kolejowych operacji transportu kombinowanego. Państwa członkowskie wyraziły zastrzeżenia dotyczące obowiązkowych środków wsparcia.

Większość zainteresowanych stron opowiedziała się za bardziej przejrzystymi warunkami udowadniania kwalifikowalności operacji transportu kombinowanego. Poparła również wprowadzenie systemu opartego na dokumentach elektronicznych, który mógłby zastąpić przestarzały system oparty na dokumentach papierowych i pieczęciach. Pogląd ten poparły państwa członkowskie.

Zainteresowane strony ogólnie wyraziły duże zainteresowanie regularnym otrzymywaniem informacji na temat sytuacji w obszarze operacji transportu kombinowanego. Wezwały one do regularnego gromadzenia i publikowania danych dotyczących transportu kombinowanego. Poparły również przygotowanie i publikację bardziej szczegółowych sprawozdań. Zasugerowały także przegląd zmienionej dyrektywy w pewnym okresie czasu, np. co 5 lat, aby zapewnić jej aktualność.

- **Gromadzenie danych i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Określenie problemu opiera się głównie na ocenie REFIT¹⁴ oraz badaniu zewnętrznym¹⁵.

Do przygotowania podstaw do oceny skutków skorzystano z usług wykonawców zewnętrznych:

- badanie na temat gromadzenia danych związanych z kosztami¹⁶, ukończone w marcu 2017 r.;

¹⁴ SWD(2016) 140 final

¹⁵ „CT Study - Analysis of the EU Combined Transport, 2014” (Badanie transportu kombinowanego – analiza transportu kombinowanego w UE, 2014) <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>

¹⁶ „TRL (2017) – Gathering additional data on EU combined transport” (Gromadzenie dodatkowych danych dotyczących transportu kombinowanego w UE).

- badanie na temat uaktualnienia przeglądu rynku transportu kombinowanego¹⁷, ukończone w marcu 2017 r.; oraz
- badanie podsumowujące konsultacje przeprowadzone na potrzeby oceny skutków¹⁸, ukończone w lipcu 2017 r.

- **Ocena skutków**

Inicjatywę tę potwierdza ocena skutków, która uzyskała od **Rady ds. Kontroli Regulacyjnej** opinię pozytywną z zastrzeżeniami. Rada wydała zalecenia wymagające dostosowań i wyjaśnień następujących kwestii:

- opis kontekstu i sposobu, w jaki inicjatywa wpisuje się w pozostały dorobek prawny UE oraz inne uzupełniające działania na rzecz przesunięcia międzygałęziowego;
- identyfikacja i kwalifikacja infrastrukturalnych wąskich gardeł (w szczególności w odniesieniu do terminali przeładunkowych) pod kątem rozwoju transportu kombinowanego;
- uzasadnienie z punktu widzenia pomocniczości uwzględnienia krajowego transportu kombinowanego w zakresie dyrektywy; oraz
- spodziewane skutki, w szczególności założenia leżące u podstaw.

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

- Głównie w sekcji dotyczącej kontekstu politycznego dodano wyjaśnienia dotyczące komplementarności przeglądu dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego z innymi istniejącymi inicjatywami (w celu promowania multimodalności i wsparcia przesunięcia międzygałęziowego).
- Dodano dalsze wyjaśnienie kwestii infrastrukturalnych wąskich gardeł oraz ich negatywnego wpływu na ogólne problemy, których dotyczy niniejsza inicjatywa. Dodano konkretne odniesienia, w szczególności do obowiązujących ograniczeń i potrzeb w zakresie terminali infrastruktury kolejowej, aby pomóc określić liczbowo takie wąskie gardła i oczekiwane potrzeby inwestycyjne.
- Dodano dalsze wyjaśnienie kwestii pomocniczości, w szczególności w odniesieniu do włączenia krajowego transportu kombinowanego do definicji, ale również w odniesieniu do przyjęcia środków dotyczących inwestycji w infrastrukturę.
- W odpowiednich sekcjach, w szczególności w załączniku na temat modeli analitycznych, dodano bardziej szczegółowy opis założeń dotyczących skutków i opis modelu wewnętrznego zastosowanego w celu określenia tych skutków.

¹⁷ „ISL+KombiConsult (2017), Updating EU combined transport data – Final Report” (ISL+KombiConsult (2017), Aktualizacja danych dotyczących transportu kombinowanego w UE – sprawozdanie końcowe).

¹⁸ „KombiConsult-Intermodality (2017), Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)” (KombiConsult-Intermodality (2017), Konsultacje i powiązana analiza w ramach oceny skutków zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (92/106/EWG)).

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

- definicja „transportu kombinowanego”, tj. zasięg geograficzny, odcinek drogowy, odcinek niedrogowy, jednostka załadunkowa;
- kontrola kwalifikowalności, tj. wymagane dane (do celów kontroli), przedstawienie danych, miejsce kontroli;
- środki wsparcia gospodarczego, tj. wsparcie inwestycji i wsparcie operacyjne (np. ulgi podatkowe w odniesieniu do podatku od środków transportowych); oraz
- środki administracyjne, tj. przegląd środków wsparcia, gromadzenie danych, współpraca między państwami członkowskimi, przejrzystość.

Warianty strategiczne zostały oparte na coraz wyższym poziomie jasności sformułowań, ambicji i łącznych oczekiwanych skutkach.

Pierwszy wariant strategiczny (WS1) polega na niewielkiej zmianie dyrektywy ze szczególnym naciskiem na uproszczenie: definicja transportu kombinowanego została uproszczona poprzez wprowadzenie jednej długości odcinka drogowego dla wszystkich rodzajów transportu. Proste dokumenty elektroniczne (np. pliki PDF) są akceptowane jako dowód kwalifikowalności, a zachęty podatkowe dla przewoźników drogowych w odniesieniu do odcinka drogowego w operacji transportu kombinowanego rozszerza się na wszystkie rodzaje transportu kombinowanego (nie tylko kolejowy/drogowy).

Wariant strategiczny 2 (WS2) ma na celu uproszczenie kryteriów kwalifikowalności (definicja), lepsze określenie warunków egzekwowania i rozszerzenie środków wsparcia gospodarczego. Wariant ten został podzielony na dwa podwarianty, w zależności od poziomu ambicji:

- W przypadku podwariantu WS2A zakres został rozszerzony na krajowe operacje transportu kombinowanego. Definicja odcinka drogowego jest wspólna, niezależnie od rodzaju transportu niedrogowego (150 km lub 20 %, w zależności od tego, która wartość jest wyższa). Dopuszczalne są jedynie intermodalne jednostki załadunkowe zidentyfikowane jako ISO/ILU. W odniesieniu do warunków udowadniania kwalifikowalności określono nowe wymogi dotyczące danych wraz z dopuszczeniem danych elektronicznych w edytowalnym formacie danych. Zaproponowano także zestaw różnych wariantów wsparcia ekonomicznego.
- W przypadku podwariantu WS2B, oprócz środków opisanych w WS2A, definicja transportu kombinowanego zawiera w przypadku odcinka drogowego pewną elastyczność i daje państwom członkowskim możliwość zastosowania jako limitu odległości „najbliższego odpowiedniego terminala”. Dopuszczalne są wszystkie jednostki załadunkowe, niezależnie od wielkości. Spośród wszystkich środków wsparcia gospodarczego środek dotyczący inwestycji w terminale staje się obowiązkowy.

Wreszcie wariant strategiczny 3 (WS3) obejmuje rozszerzenie środków określonych w dyrektywie na cały transport intermodalny, niezależnie od limitu odległości czy rodzaju jednostek załadunkowych. W ramach tego wariantu nie ma wymogów dotyczących danych służących udowodnieniu kwalifikowalności. Wariant ten przewiduje ponadto, że wszystkie możliwe środki wsparcia są obowiązkowe.

W ocenie skutków wskazano WS2B jako wariant preferowany.

Chociaż WS3 doprowadziłby do największych absolutnych korzyści gospodarczych, jego koszt dla państw członkowskich, a wraz z nim całkowity zwrot z inwestycji, czyni go mniej atrakcyjnym niż inne warianty o wyższym zwrocie z inwestycji. Wariant WS3 jest mniej przyjazny dla środowiska niż WS2A i WS2B. WS1 i WS2A nie doprowadzą do osiągnięcia celu dotyczącego przesunięcia na rok 2030 zawartego w białej księdze z 2011 r. Biorąc pod uwagę fakt, że WS2B zapewnia osiągnięcie celu dotyczącego przesunięcia na rok 2030 r., wyższy zwrot z inwestycji i lepszą efektywność środowiskową niż WS3, WS2B jest wariantem preferowanym.

MŚP – w szczególności te, które wykonują przewóz odcinkiem drogowym w ramach operacji transportu kombinowanego, i mali przewoźnicy żeglugi śródlądowej – korzystają ze wsparcia na podstawie dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego, które pomaga im konkurować z tańszym transportem drogowym na duże odległości, i skorzystają z WS2B dzięki wzrostowi wolumenu transportu kombinowanego. Należy jednak zauważyć, że wprowadzenie ustrukturyzowanych danych elektronicznych do celów kontroli może nieść ze sobą pewne koszty inwestycji początkowej, chociaż zostałyby one skompensowane przez oszczędności uzyskane dzięki stosowaniu danych elektronicznych w całym łańcuchu dostaw.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Uwzględnienie założeń programu REFIT w niniejszym wniosku polega na uproszczeniu i aktualizacji definicji transportu kombinowanego oraz na doprecyzowaniu warunków i sposobów egzekwowania (dowód kwalifikowalności operacji jako transportu kombinowanego).

Definicja transportu kombinowanego obejmuje:

- wyjaśnienie i uproszczenie definicji odcinka drogowego poprzez zdecydowanie się na precyzyjną definicję (150 km lub 20 % całkowitej odległości) mającą zastosowanie w połączeniu z dowolnym rodzajem transportu;
- usunięcie wszelkich ograniczeń w odniesieniu do odległości odcinka niedrogowego;
- doprecyzowanie, że brane pod uwagę będą jedynie znormalizowane jednostki ładunkowe. W ten sposób łatwiej będzie śledzić i liczyć jednostki ładunkowe przy obliczaniu wolumenu transportu kombinowanego, w odniesieniu do którego zwrócono się o środki wsparcia.

W odniesieniu do warunków dotyczących udowodnienia kwalifikowalności dzięki wyraźnemu określeniu wymaganych dowodów oraz umożliwieniu stosowania dokumentów elektronicznych weryfikacja, czy operacja ma charakter „transportu kombinowanego”, będzie łatwiejsza zarówno dla organów przeprowadzających kontrole drogowe, jak i dla organów zajmujących się środkami wsparcia.

Wreszcie zastosowano też uproszczenia niektórych nieaktualnych odniesień, takich jak szczególnie liberalny system utworzony w odniesieniu do „transportu na potrzeby własne”. Jak wyjaśniono w sprawozdaniu REFIT, nie jest to już odpowiednie ani skuteczne z uwagi na ogólne zmniejszenie udziału transportu na potrzeby własne w transporcie drogowym towarów.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

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

- udział transportu intermodalnego oraz transportu kombinowanego;
- przesunięcie międzygałęziowe z transportu drogowego;
- uzyskane w ten sposób oszczędności kosztów zewnętrznych;
- wzrost wolumenu transportu intermodalnego na 1 EUR udzielonego wsparcia;
- zwiększenie pojemności ładunkowej intermodalnych jednostek załadunkowych;
- zmniejszenie średniej odległości między terminalami intermodalnymi (wg rodzaju transportu);
- zwrot z inwestycji (ROI) wsparcia gospodarczego dla transportu intermodalnego; oraz
- porównanie kosztów i rozwój transportu drogowego i transportu intermodalnego na taką samą odległość.

Aby ocenić skutki przedmiotowych przepisów, potrzebna byłaby dogłębna ocena po wdrożeniu wszystkich zmian. Po 27 miesiącach od upływu terminu transpozycji dyrektywy Komisja przeprowadzi pierwszą ocenę, która będzie powtarzana co dwa lata. Wniosek zawiera szczegółowe wymogi z zakresu sprawozdawczości nałożone na państwa członkowskie w odniesieniu do wykorzystania transportu kombinowanego, rozwoju infrastruktury oraz wdrożonych środków wsparcia.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Biorąc pod uwagę zakres wniosku i fakt, że zmienia on jedynie dyrektywę 92/106/WE, która została w pełni transponowana przez państwa członkowskie, nie wydaje się uzasadnione ani proporcjonalne, by wymagał on dokumentów wyjaśniających.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Tytuł dyrektywy dotyczył „transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi”. Tytuł zostaje teraz dostosowany do rozszerzonego zakresu poprzez usunięcie sformułowania „między państwami członkowskimi”, aby odzwierciedlał rozszerzenie definicji transportu kombinowanego na operacje krajowe (wewnątrz państwa członkowskiego), jak przewidziano w zmienionym art. 1.

Artykuł 1

W art. 1 określono zakres dyrektywy i definicję „transportu kombinowanego”. Ze względu na niejednoznaczność, brak jasności takiej definicji i jej ograniczony zakres artykuł ten zastępuje się, tak by dyrektywa zawierała zmienioną i jaśniejszą definicję „transportu kombinowanego”. Nowa definicja, przedstawiona w nowym art. 1, brzmi następująco:

- W ust. 4 rozszerza się zakres stosowania „transportu kombinowanego” na wszystkie operacje w Unii, w tym krajowe operacje transportu kombinowanego.
- W ust. 3 wyjaśniono i doprecyzowano maksymalną długość odcinka drogowego jako 150 km lub 20 % odległości całkowitej, bez względu na rodzaj odcinka niedrogowego (kolej, żegluga śródlądowa lub morska), przy jednoczesnym zapewnieniu elastyczności ze względu na szczególne ograniczenia geograficzne lub operacyjne w państwach członkowskich.
- W ust. 2 usuwa się ograniczenia dotyczące odcinka niedrogowego, aby włączyć do zakresu dyrektywy ważny transport kombinowany prowadzony żeglugą śródlądową.
- W ust. 2 szczegółowo określa się rodzaje jednostek załadunkowych, które są dopuszczalne (tj. znormalizowane przez ISO/CEN) w operacjach transportu kombinowanego.

Artykuł 3

Art. 3 zawierał odniesienie do dokumentu przewozowego, który może być wykorzystany jako dowód kwalifikowalności (odniesienie do art. 6 rozporządzenia Rady nr 11 z dnia 27 czerwca 1960 r.), i dodatkowe specyfikacje dotyczące informacji, które należy dodać, w szczególności w odniesieniu do wykorzystywania pieczęci do potwierdzania lub weryfikowania części danej operacji. Ponieważ warunki te zostały uznane za niejasne i ponieważ w wielu obiektach pieczęci nie są już stosowane, artykuł ten zastępuje się bardziej precyzyjną specyfikacją warunków i rodzajów dowodów, które wykorzystuje się jako dowód kwalifikowalności do transportu kombinowanego na potrzeby kontroli drogowych przeprowadzanych w danym państwie członkowskim na odcinku drogowym operacji transportu:

- W ust. 1 określono warunek uznania transportu drogowego za część operacji transportu kombinowanego.
- W ust. 2 wymieniono szczegółowo dane, które należy przedstawić jako dowody.
- Ust. 3 stanowi, że nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów w celu udowodnienia operacji transportu kombinowanego.
- W ust. 4 określono warunki przedstawiania dowodów, w tym do celów kontroli drogowej.
- W ust. 5 opisuje się dopuszczalny format dowodów, które należy przedstawić, w szczególności możliwość korzystania z dotychczasowych dokumentów transportowych, ale również możliwość wykorzystania środków elektronicznych w ustrukturyzowanym formacie edytowalnym.
- Ust. 6 zawiera środek ochronny dla przewoźników, jeżeli występuje rozbieżność pomiędzy rzeczywistymi operacjami a informacjami przedstawionymi w dowodach, gdy rozbieżności te spowodowane są wyjątkowymi okolicznościami.

Artykuł 5

Art. 5 obejmował obowiązki w zakresie sprawozdawczości ciążące na Komisji (we współpracy z państwami członkowskimi), ale nie zawierał żadnego obowiązku

systematycznego gromadzenia odpowiednich danych na potrzeby wywiązania się z takiego obowiązku. Obecnie proponuje się zmienić warunki i obowiązki w zakresie sprawozdawczości niezbędne do zapewnienia prawidłowego stosowania dyrektywy:

- W ust. 1 wprowadzono obowiązek, zgodnie z którym 18 miesięcy po dacie transpozycji dyrektywy państwa członkowskie składają Komisji sprawozdania z danych na temat stanu rynku transportu kombinowanego na ich terytorium, w tym na temat odpowiedniej infrastruktury oraz przyjętych krajowych środków wsparcia. Przewidziano w nim również możliwość przyjęcia przez Komisję – w drodze aktów delegowanych – środków mających pomóc państwom członkowskim w wypełnianiu ich obowiązku przez dalsze doprecyzowanie treści informacji, które mają być przekazywane.
- Ust. 2 stanowi, że na podstawie tych krajowych sprawozdań Komisja dokonuje oceny wdrażania dyrektywy, w tym jego skuteczności i efektywności, a także może rozważyć dodatkowe środki.
- Ust. 3 stanowi, że dostarczanie informacji i składanie sprawozdań przez państwa członkowskie odbywa się okresowo, co dwa lata.

Artykuł 6

Art. 6 obejmował warunki wsparcia gospodarczego mające zastosowanie do transportu kombinowanego. Dodano pięć nowych ustępów w celu rozszerzenia zakresu tych środków wsparcia:

- W ust. 4 wprowadzono obowiązkowe środki wsparcia na rzecz propagowania nowych inwestycji przez państwa członkowskie w infrastrukturę i obiekty do transportu kombinowanego i skoncentrowano się na podstawowych priorytetach, w szczególności na zwiększeniu gęstości rozmieszczenia terminali przeładunkowych. Obejmuje on również warunki koordynacji między państwami członkowskimi a Komisją, aby uniknąć powielania inwestycji w infrastrukturę przeładunkową, co mogłoby doprowadzić do nadmiernej zdolności przepustowej terminali, w szczególności w korytarzach TEN-T.
- Ust. 5 przewiduje dodatkowe środki wsparcia, które mogą przyjąć państwa członkowskie, aby uzupełnić istniejące środki w celu obniżenia kosztów operacji transportu kombinowanego oraz uczynienia jej bardziej konkurencyjną w porównaniu z równoważną operacją drogową. Takie opcjonalne środki mogą obejmować dowolną część operacji transportu kombinowanego (dowolny odcinek, pojazd wykorzystywany na każdym odcinku, jednostkę załadunkową lub operację przeładunku).
- W ust. 6 wezwano państwa członkowskie do składania Komisji sprawozdań z przyjętych środków wsparcia.
- Ust. 7 przewiduje regularne przeglądy przyjętych środków, aby zapewnić ich skuteczność.
- W ust. 8 wskazano ogólny cel, któremu powinny służyć środki wsparcia.

Artykuły 7 i 9

Art. 7 i 9 zawierały przepisy szczegółowe odnoszące się do transportu na potrzeby własne i miały na celu ułatwienie tego rodzaju transportu. Skreśla się art. 7 i 9. Według oceny REFIT znaczenie transportu na potrzeby własne w transporcie drogowym znacznie zmalało z 30 % w 1986 r. do 15 % w 2012 r., i postrzegane korzyści płynące dla zainteresowanych stron ze szczególnych artykułów związanych z transportem na potrzeby własne są ograniczone.

Mając na uwadze uproszczenie wynikające z proponowanej nowej definicji transportu kombinowanego i wyjaśnienie dotyczące dowodów w przypadku operacji transportu kombinowanego, w kontekście niniejszej dyrektywy nie jest już uzasadnione rozróżnienie między zarobkowym transportem kombinowanym a transportem kombinowanym na potrzeby własne. Prawa i obowiązki ustanowione w dyrektywie są takie same dla obu rodzajów transportu, chyba że określono inaczej.

Artykuł 9a

Ten artykuł został dodany w celu zapewnienia wszystkim zainteresowanym stronom zaangażowanym w operacje transportu kombinowanego przejrzystości w odniesieniu do wdrażania dyrektywy, a w szczególności dostępnych środków wsparcia i warunków ich stosowania.

W tym celu powołana zostanie sieć właściwych organów, aby wspierać współpracę między państwami członkowskimi poprzez wymianę odpowiednich informacji i najlepszych praktyk, w szczególności dotyczących środków wsparcia, a także poprzez stworzenie wykazu głównych punktów kontaktowych dla zainteresowanych stron. Ponadto ust. 4 przewiduje, że Komisja udostępni wykaz właściwych organów i odpowiednich środków przyjętych przez państwa członkowskie.

Artykuł 10a

Art. ten zostaje dodany, aby ustanowić procedurę wykonywania uprawnień delegowanych Komisji.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla pewnych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²⁰,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Negatywny wpływ transportu na zanieczyszczenie powietrza, emisje gazów cieplarnianych, wypadki, hałas i zagęszczenie ruchu nadal stanowi problem dla gospodarki, zdrowia i dobrego samopoczucia obywateli UE. Mimo faktu, że głównym winowajcą tych negatywnych skutków jest transport drogowy, szacuje się, że do 2050 r. transport drogowy towarów wzrośnie o 60 %.
- (2) Zmniejszenie negatywnych skutków działalności transportowej pozostaje jednym z głównych celów unijnej polityki transportowej. Dyrektywa Rady 92/106/EWG²¹, w której ustanowiono środki w celu zachęcenia do rozwijania transportu kombinowanego, jest jedynym unijnym aktem ustawodawczym bezpośrednio zachęcającym do przechodzenia z transportu drogowego towarów na rodzaje transportu o niższych poziomach emisji, takie jak żegluga śródlądowa, transport morski i kolejowy.
- (3) Osiągnięcie celu przesunięcia do 2030 r. 30 % transportu drogowego towarów na odległościach większych niż 300 km do innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy lub wodny, a do 2050 r. – ponad 50 %, tak aby zoptymalizować działanie multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe

¹⁹ Dz.U. C z, s. .

²⁰ Dz.U. C z, s. .

²¹ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

wykorzystanie bardziej energooszczędnych rodzajów transportu, przebiega wolniej niż przewidywano i według aktualnych prognoz nie uda się.

- (4) Dyrektywa 92/106/EWG przyczyniła się do rozwoju polityki Unii w zakresie transportu kombinowanego i pomogła przesunąć znaczną część transportu towarów z transportu drogowego. Niedociągnięcia we wdrażaniu tej dyrektywy, a w szczególności niejednoznaczne sformułowania i nieaktualne przepisy, a także ograniczony zakres środków wsparcia, znacznie ograniczyły jej wpływ.
- (5) Dyrektywa 92/106/EWG powinna zostać uproszczona, a jej wdrażanie usprawnione poprzez dokonanie przeglądu zachęt gospodarczych dla transportu kombinowanego, aby zachęcać do przesunięcia towarów z transportu drogowego do rodzajów transportu bardziej przyjaznych dla środowiska, bezpieczniejszych, bardziej energooszczędnych i powodujących mniejsze zagęszczenie ruchu.
- (6) Wolumen krajowych operacji intermodalnych stanowi 19,3 % całkowitego transportu intermodalnego w Unii. Takie operacje nie korzystają obecnie ze środków wsparcia przewidzianych w dyrektywie 92/106/EWG ze względu na ograniczony zakres definicji transportu kombinowanego. Negatywny wpływ krajowych operacji transportu drogowego, a zwłaszcza emisja gazów cieplarnianych oraz zagęszczenie ruchu, wykracza jednak poza granice państw. W związku z tym konieczne jest rozszerzenie zakresu dyrektywy 92/106/EWG na krajowe (wewnątrz państwa członkowskiego) operacje transportu kombinowanego w celu wsparcia dalszego rozwoju transportu kombinowanego w Unii – a co za tym idzie – wzmocnienia przesunięcia z transportu drogowego do transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.
- (7) Operację transportu kombinowanego należy traktować jako jedną operację transportową, która bezpośrednio konkuruje z operacją z wykorzystaniem jednego rodzaju transportu od punktu wyjazdu do punktu ostatecznego przeznaczenia. Warunki regulacyjne powinny zapewniać równowagę odpowiednio międzynarodowego transportu kombinowanego wobec międzynarodowego transportu z wykorzystaniem jednego rodzaju transportu oraz krajowego transportu kombinowanego wobec krajowego transportu z wykorzystaniem jednego rodzaju transportu.
- (8) Obecna definicja transportu kombinowanego zawiera różne limity długości odcinków drogowych operacji transportu kombinowanego, zależnie od rodzaju transportu na odcinku niefrogowym, a w przypadku transportu kolejowego brak jest ustalonego limitu odległości, bierze się jednak pod uwagę zamiast niego pojęcie „najbliższego odpowiedniego terminala”, aby zapewnić pewną elastyczność w celu uwzględnienia specyficznych sytuacji. Definicja ta spowodowała wiele trudności przy jej wdrażaniu ze względu na różne interpretacje oraz konkretne problemy z ustaleniem warunków wdrożenia. Należałoby usunąć te niejasności, zapewniając jednocześnie zachowanie pewnego stopnia elastyczności.
- (9) W obecnej definicji transportu kombinowanego poprzez wprowadzenie minimalnej odległości 100 km w przypadku odcinka niefrogowego operacji transportu kombinowanego zapewnia się objęcie większości operacji transportu kombinowanego. Przewozy na odcinkach w ramach transportu kolejowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu wykonywane są na duże odległości, aby mogły konkurować z transportem wyłącznie drogowym. Minimalna odległość zapewnia również wyłączenie z zakresu szczególnych operacji, takich jak krótkie przeprawy promem lub transport dalekomorski, które tak czy inaczej miałyby miejsce. Przy takich ograniczeniach niektóre operacje żeglugi śródlądowej w portach oraz w aglomeracjach i wokół nich,

które w dużym stopniu przyczyniają się do zmniejszenia zagęszczenia ruchu w sieci drogowej w portach morskich i na przyległym obszarze lądowym oraz do zmniejszenia obciążenia dla środowiska w aglomeracjach, nie są jednak brane pod uwagę do celów operacji transportu kombinowanego. Przydatne byłoby zatem usunięcie tej minimalnej odległości przy jednoczesnym utrzymaniu wyłączenia niektórych operacji, takich jak operacje obejmujące ładunki dalekomorskie lub przeprawy promem na krótkie odległości.

- (10) Minimalny limit rozmiaru jednostek załadunkowych obecnie określony w definicji transportu kombinowanego mógłby zahamować przyszły rozwój innowacyjnych rozwiązań intermodalnych dla transportu miejskiego. Natomiast możliwość identyfikacji jednostek załadunkowych z wykorzystaniem istniejących norm mogłaby przyspieszyć ich obsługę w terminalach i ułatwić przebieg operacji transportu kombinowanego, zapewniając łatwiejszą obsługę zidentyfikowanych jednostek załadunkowych i ich aktualność.
- (11) Przeszarżałe stosowanie pieczęci do udowadniania, że doszło do operacji transportu kombinowanego, uniemożliwia skuteczne egzekwowanie przepisów lub sprawdzanie kwalifikowalności do środków przewidzianych w dyrektywie 92/106/EWG. Należy doprecyzować sposób udowadniania, że ma miejsce operacja transportu kombinowanego, jak również środki, za pomocą których przedstawia się takie dowody. Należy zachęcać do wykorzystywania i przekazywania informacji transportowych drogą elektroniczną, która powinna uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Stosowany format powinien być wiarygodny i autentyczny. Ramy prawne i inicjatywy na rzecz uproszczenia procedur administracyjnych i na rzecz digitalizacji pewnych aspektów transportu powinny uwzględniać rozwój sytuacji na poziomie unijnym.
- (12) Zakres obecnych środków wsparcia gospodarczego zdefiniowanych w dyrektywie 92/106/EWG jest bardzo ograniczony i obejmuje środki podatkowe (zwrot lub obniżenie podatków), które dotyczą jedynie kolejowych/drogowych operacji transportu kombinowanego. Środki takie należy rozszerzyć na operacje transportu kombinowanego obejmujące żeglugę śródlądową i transport morski. Inne rodzaje środków, takie jak środki wsparcia inwestycji w infrastrukturę lub różne środki wsparcia gospodarczego, powinny również zostać uwzględnione.
- (13) Główne wąskie gardło w infrastrukturze utrudniające przesunięcie z transportu drogowego towarów do innych rodzajów transportu znajduje się na poziomie terminali przeładunkowych. Obecne rozmieszczenie terminali przeładunkowych i pokrycie ich siecią terytorium Unii, przynajmniej w istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, nie są wystarczające, a zdolność przepustowa istniejących terminali przeładunkowych sięga swych granic i będzie musiała zostać rozwinięta, aby sprostać ogólnemu wzrostowi ruchu towarowego. Inwestowanie w zdolność przeładunkową terminalu może obniżyć ogólne koszty przeładunku, a co za tym idzie spowodować pochodne przesunięcie międzygałęziowe, co widać na przykładzie niektórych państw członkowskich. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić, w porozumieniu z sąsiednimi państwami członkowskimi oraz Komisją, budowę lub udostępnienie przewoźnikom większej liczby terminali przeładunkowych transportu kombinowanego i większych zdolności przeładunkowych. Zachęci to do korzystania z alternatywnych rozwiązań w ramach transportu towarowego oraz zwiększy przesunięcie międzygałęziowe, a tym samym uczyni operacje transportu kombinowanego bardziej konkurencyjnymi niż transport drogowy. Zwiększenie pokrycia siecią terminali przeładunkowych i ich zdolności przepustowej powinny mieć miejsce przynajmniej

wzdłuż istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. Co najmniej jeden odpowiedni terminal przeładunkowy na potrzeby transportu kombinowanego powinien znajdować się nie dalej niż 150 km od dowolnego miejsca wysyłki w Unii.

- (14) Państwa członkowskie powinny wdrożyć dodatkowe środki wsparcia gospodarczego – poza już istniejącymi – przeznaczone dla różnych odcinków operacji transportu kombinowanego, w celu ograniczenia drogowego transportu towarowego oraz propagowania korzystania z innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski, a tym samym zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu. Środki takie mogą obejmować obniżenie niektórych podatków lub opłat transportowych, dotacje dla intermodalnych jednostek załadunkowych faktycznie transportowanych w ramach operacji transportu kombinowanego lub częściowy zwrot kosztu przeładunków.
- (15) Środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego powinny być wdrażane zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (16) Środki wsparcia powinny być koordynowane, w miarę potrzeb, między państwami członkowskimi a Komisją.
- (17) Środki wsparcia powinny również podlegać regularnemu przeglądowi dokonywanemu przez państwa członkowskie w celu zapewnienia ich skuteczności i efektywności.
- (18) Do celów niniejszej dyrektywy nie powinno istnieć rozróżnienie pomiędzy zarobkowym transportem kombinowanym a transportem kombinowanym na potrzeby własne.
- (19) Aby nadążać za zmianami w zakresie transportu w Unii, a w szczególności na rynku transportu kombinowanego, państwa członkowskie powinny gromadzić i regularnie przekazywać Komisji odpowiednie dane i informacje, a Komisja powinna składać sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat stosowania niniejszej dyrektywy co cztery lata.
- (20) Przejrzystość jest ważna dla wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w operacje transportu kombinowanego, zwłaszcza tych objętych niniejszą dyrektywą. W celu wspierania takiej przejrzystości i propagowania dalszej współpracy w każdym państwie członkowskim należy wskazać właściwe organy.
- (21) W celu uwzględnienia zmiany sytuacji na rynku i postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełniania niniejszej dyrektywy o dalsze szczegóły dotyczące informacji na temat operacji transportu kombinowanego, które mają być przekazywane przez państwa członkowskie. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.²². W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw

²²

Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (22) Z uwagi na fakt, że cele niniejszej dyrektywy polegające na dalszym propagowaniu przesunięcia z transportu drogowego do bardziej przyjaznych środowisku rodzajów transportu, a tym samym ograniczeniu negatywnych efektów zewnętrznych systemu transportowego w Unii, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast – ze względu na głównie transgraniczny charakter kombinowanego transportu towarów i powiązaną infrastrukturę oraz problemy, którym niniejsza dyrektywa ma zaradzić – możliwe jest lepsze ich 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 w tym artykule, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (23) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 92/106/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 92/106/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów”;

- 2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do operacji transportu kombinowanego.
2. Do celów niniejszej dyrektywy „transport kombinowany” oznacza przewóz towarów w ramach operacji transportowej, składający się z początkowego lub końcowego odcinka drogowego trasy, lub obu z nich, a także niedrogowego odcinka trasy z wykorzystaniem transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego:
 - a) w przyczepie lub naczepie, z jednostką ciągnącą lub bez niej, w nadwoziu wymiennym lub kontenerze, zdefiniowanym zgodnie z systemem identyfikacji ustanowionym na podstawie międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044, w przypadku gdy jednostka załadunkowa podlega przeładunkowi między różnymi rodzajami transportu lub
 - b) pojazdem drogowym, który jest przewożony koleją, żeglugą śródlądową lub transportem morskim na niedrogowym odcinku trasy.

Odcinki niedrogowe z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, dla których nie ma równoważnego alternatywnego rozwiązania drogowego lub które

są nieuniknione w ekonomicznie opłacalnej operacji transportowej, nie są brane pod uwagę do celów operacji transportu kombinowanego.

3. Żaden odcinek drogowy, o którym mowa w ust. 2, nie przekracza największej z następujących odległości na terytorium Unii:
 - a) odległości 150 km w linii prostej;
 - b) 20 % odległości w linii prostej między punktem załadunku na początkowym odcinku a punktem rozładunku na końcowym odcinku, w przypadku gdy wartość ta jest większa niż odległość, o której mowa w lit. a).

Ten limit długości odcinka drogowego stosuje się do całkowitej długości każdego odcinka drogowego, łącznie z wszystkimi pośrednimi odbiorami i wysyłkami. Nie ma on zastosowania do transportu pustej jednostki załadunkowej do punktu odbioru towarów ani z punktu dostawy towarów.

Limit długości odcinka drogowego może zostać przekroczony w przypadku drogowych/kolejowych operacji transportu kombinowanego, gdy zezwoli na to państwo lub państwa członkowskie, na terytorium których znajduje się odcinek drogowy, aby umożliwić dotarcie do najbliższego geograficznie terminalu transportowego, który posiada potrzebną operacyjną zdolność przeładunkową do załadunku lub rozładunku w zakresie urządzeń przeładunkowych, zdolności przepustowej terminalu i odpowiednich usług kolejowego transportu towarowego.

4. Operację transportu kombinowanego uznaje się za dokonaną w Unii, gdy operacja ta lub jej część mająca miejsce w Unii spełnia wymogi określone w ust. 2 i 3.”

- 3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Państwa członkowskie zapewniają traktowanie transportu drogowego jako części operacji transportu kombinowanego objętej niniejszą dyrektywą jedynie wtedy, gdy przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód na to, że taki transport drogowy stanowi odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego, włączając w to transport pustych jednostek załadunkowych przed transportem towarów i po nim.
2. Dowód, o którym mowa w ust. 1, zawiera następujące informacje szczegółowe dla każdej operacji transportu kombinowanego:
 - a) nazwę/imię i nazwisko, adres, dane kontaktowe oraz podpis nadawcy;[.]
 - b) datę i miejsce rozpoczęcia operacji transportu kombinowanego w Unii;
 - c) nazwę/imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe odbiorcy;
 - d) miejsce, w którym kończy się operacja transportu kombinowanego w Unii;
 - e) odległość w linii prostej między miejscem, w którym rozpoczyna się operacja transportu kombinowanego, a miejscem, w którym kończy się operacja transportu kombinowanego w Unii;

- f) podpisany przez nadawcę opis przebiegu trasy operacji transportu kombinowanego, obejmujący co najmniej następujące informacje szczegółowe dla każdego odcinka – w tym dla każdego rodzaju transportu, który stanowi odcinek niedrogowy – operacji w obrębie Unii:
 - (i) kolejność odcinków (tj. pierwszy odcinek, odcinek niedrogowy czy końcowy odcinek);
 - (ii) nazwę/imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe przewoźnika;
 - (iii) rodzaj transportu oraz jego kolejność w operacji;
- g) identyfikację przewożonej intermodalnej jednostki załadunkowej;
- h) w przypadku początkowego odcinka transportu drogowego:
 - (i) miejsce przeładunku na odcinek niedrogowy;
 - (ii) długość początkowego odcinka transportu drogowego w linii prostej między miejscem załadunku a pierwszym terminalem przeładunkowym;
 - (iii) w przypadku ukończenia początkowego odcinka drogowego – podpis przewoźnika potwierdzający, że operacja transportowa odcinka drogowego została przeprowadzona;
- i) w przypadku końcowego odcinka transportu drogowego:
 - (i) miejsce, w którym towary są przejmowane z odcinka niedrogowego (kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego);
 - (ii) długość końcowego odcinka transportu drogowego w linii prostej między miejscem przeładunku a miejscem zakończenia operacji transportu kombinowanego w Unii);
- j) w przypadku odcinka niedrogowego:
 - (i) w przypadku ukończenia odcinka niedrogowego – podpis przewoźnika (lub przewoźników w przypadku dwóch lub więcej operacji niedrogowych na odcinku niedrogowym) potwierdzający, że operacja transportowa odcinka niedrogowego została przeprowadzona;
 - (ii) jeżeli jest to możliwe, podpis lub pieczęć odpowiednich organów kolejowych lub portowych w stosownych terminalach (dworzec kolejowy lub port) wzdłuż odcinka niedrogowego operacji potwierdzające, że odpowiednia część odcinka niedrogowego została ukończona.

3. Nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów w celu udowodnienia, że przewoźnik przeprowadza operację transportu kombinowanego.

4. Dowód, o którym mowa w ust. 1, przedstawia się lub przesyła na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych państwa członkowskiego, w którym przeprowadzana jest kontrola. W przypadku kontroli drogowej dowód ten przedstawia się w czasie trwania takiej kontroli. Powinien on być sporządzony w języku urzędowym tego państwa członkowskiego lub w języku angielskim. Podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, które mogą pomóc mu w dostarczeniu dowodu, o którym mowa w ust. 2.

5. Dowód może zostać dostarczony za pośrednictwem dokumentu przewozowego spełniającego wymogi określone w art. 6 rozporządzenia Rady nr 11 lub za pośrednictwem innych istniejących dokumentów przewozowych, takich jak dokument przewozowy na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) lub dokument przewozowy na podstawie Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM).

Taki dowód może być przedstawiony lub przesłany w formie elektronicznej, z zastosowaniem ustrukturyzowanego formatu edytowalnego, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania komputerowego, w tym jako uzupełnienie elektronicznego listu przewozowego na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (eCMR) dla odcinka drogowego.

6. Do celów kontroli drogowych rozbieżność operacji transportowej z przedstawionym dowodem, w szczególności w odniesieniu do informacji dotyczących przebiegu trasy w ust. 2 lit. g), jest dozwolona, jeśli jest to należycie uzasadnione, w przypadku wystąpienia wyjątkowych okoliczności pozostających poza kontrolą przewoźnika(-ów) i powodujących zmiany operacji transportu kombinowanego. W tym celu kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, które mogą przedstawić dodatkowe uzasadnienie tej rozbieżności między dowodem a faktyczną operacją.

* Rozporządzenie nr 11 dotyczące zniesienia dyskryminacji w stawkach i warunkach transportu, w związku z wykonaniem art. 79 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą, Dz.U. 52 z 16.8.1960, s. 1121).”;

- 4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxxx - 18 months after transposition of the Directive], a następnie co dwa lata sprawozdanie zawierające następujące informacje dotyczące operacji transportu kombinowanego objętych niniejszą dyrektywą na ich terytorium:

a) krajowe i transgraniczne połączenia sieci transportowych wykorzystywane w operacjach transportu kombinowanego;

b) wolumen w dwudziestostopowej jednostce ekwiwalentnej (TUE) oraz w tonokilometrach operacji transportu kombinowanego z podziałem na rodzaj operacji (kolejowa, drogowa, wodna śródlądowa itp.) oraz zasięg geograficzny (krajowe i wewnątrzunijne);

c) liczba terminali obsługujących operacje transportu kombinowanego i geograficzne pokrycie sieci terminali oraz roczna liczba przeładunków w tych terminalach;

d) przegląd wszystkich stosowanych i planowanych krajowych środków wsparcia, w tym odpowiednio ich wykorzystanie i oceniany wpływ.

2. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 10a, aktów delegowanych uzupełniających tekst niniejszej dyrektywy poprzez opis treści i szczegółów informacji dotyczących operacji transportu kombinowanego, o których mowa w ust. 1.

3. Na podstawie analizy sprawozdań krajowych, po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxx - 9 months after the MS report submission deadline], a następnie co dwa lata Komisja sporządza i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat:
- a) rozwoju gospodarczego transportu kombinowanego, w szczególności w świetle zmian efektywności środowiskowej różnych rodzajów transportu;
 - b) skutków wdrażania dyrektywy oraz powiązanych z nią unijnych aktów prawnych w tej dziedzinie;
 - c) skuteczności i efektywności środków wsparcia przewidzianych w art. 6;
 - d) ewentualnych dalszych środków, w tym zmiany definicji transportu kombinowanego zawartej w art. 1 oraz dostosowania wykazu środków przewidzianych w art. 6.”;

5) w art. 6 dodaje się ust. 4, 5, 6, 7 i 8 w brzmieniu:

„4. Jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 8, państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu wspierania inwestycji w terminale przeładunkowe, dotyczące:

- a) budowy i, w razie potrzeby, rozbudowy takich terminali przeładunkowych transportu kombinowanego;
- b) zwiększenia skuteczności operacyjnej istniejących terminali.

Państwa członkowskie prowadzą koordynację z sąsiednimi państwami członkowskimi i z Komisją oraz dopilnowują przy wdrażaniu takich środków, by priorytetem było zapewnienie zrównoważonego i wystarczającego geograficznego rozmieszczenia odpowiednich obiektów w Unii, zwłaszcza w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, tak aby żadna lokalizacja w Unii nie znajdowała się dalej niż 150 km od terminalu.

Państwa członkowskie dbają o to, aby objęte wsparciem obiekty przeładunkowe były dostępne bez dyskryminacji dla wszystkich przewoźników.

Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe warunki kwalifikowalności do wsparcia.

5. Państwa członkowskie mogą przyjąć dodatkowe środki w celu poprawy konkurencyjności operacji transportu kombinowanego w porównaniu do równoważnych alternatywnych operacji transportu drogowego.

Środki takie mogą dotyczyć dowolnej operacji transportu kombinowanego lub jej części, takiej jak operacja odcinka drogowego lub niedrogowego, włącznie z pojazdem wykorzystywanym na tym odcinku, lub takiej jak operacja jednostki załadunkowej lub przeładunku.

6. Państwa członkowskie składają Komisji sprawozdania na temat środków przyjętych na podstawie niniejszego artykułu i ich specyfikacji.

7. Co najmniej raz na cztery lata państwa członkowskie dokonują oceny skutków takich środków wsparcia oraz ponownej oceny swoich potrzeb i w razie potrzeby dostosowują te środki.”;

8. Państwa członkowskie zapewniają, by środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego miały na celu ograniczenie drogowego transportu towarowego oraz propagowanie korzystania z innych rodzajów transportu, takich jak transport

kolejowy, wodny śródlądowy i morski, a tym samym zmniejszanie zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu.”;

6) skreśla się art. 7 i 9;

7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 9a

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ w celu zapewnienia wdrażania niniejszej dyrektywy i ustanowienia głównego punktu kontaktowego na potrzeby jej wdrażania.

Państwa członkowskie powiadamiają pozostałe państwa członkowskie i Komisję o właściwych organach, o których mowa w akapicie pierwszym.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwe organy krajowe współpracowały z właściwymi organami z innych państw członkowskich. W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby właściwe organy przekazywały sobie informacje niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy. Uwzględniając charakter dostarczonej informacji, organ, którą ją otrzymuje, zapewnia taki sam stopień poufności jak organ, którą ją dostarcza.

3. Państwa członkowskie w łatwo dostępny sposób i nieodpłatnie podają do publicznej wiadomości odpowiednie informacje na temat środków przyjętych na podstawie art. 6, a także inne informacje istotne dla celów stosowania niniejszej dyrektywy.

4. Komisja publikuje i w razie potrzeby aktualizuje wykaz właściwych organów, o których mowa w ust. 1, a także wykaz środków, o których mowa w art. 6.”;

8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [date of entry into force of this (amending) Directive].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa*.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

* Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej w dniu XXXXXX [one year after adoption of the Directive]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*