

Środa, 27 marca 2019 r.

P8\_TA(2019)0308

## **Wspólne przepisy dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi \*\*\*I**

**Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 27 marca 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))**

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2021/C 108/45)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0648),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0391/2017),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez szwedzki Riksdag, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 19 kwietnia 2018 r. <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 5 lipca 2018 r. <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię przedstawioną przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0259/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 52.

<sup>(2)</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Środa, 27 marca 2019 r.

**P8\_TC1-COD(2017)0290**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 27 marca 2019 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... 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-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) ~~Negatywny wpływ~~ **Ogólnym celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie sieci zasobooszczędnego transportu multimodalnego oraz zmniejszenie negatywnego wpływu** 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. [wewnątrzunijny] transport drogowy towarów wzrośnie o 60%. [Popr. 1]~~
- (2) Zmniejszenie negatywnych skutków działalności transportowej pozostaje jednym z głównych celów unijnej polityki transportowej. Dyrektywa Rady 92/106/EWG <sup>(4)</sup>, 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. **Aby nadal ograniczać negatywne skutki transportu drogowego towarów, należy zachęcać państwa członkowskie do poszukiwania najlepszych praktyk dotyczących rozwiązań prowadzących do lepszego wytyczania tras, optymalizacji sieci, zwiększenia wydajności ładunkowej oraz możliwości naliczania kosztów zewnętrznych, a także do dzielenia się tymi najlepszymi praktykami. [Popr. 2]**
- (3) ~~Osiągnięcie celu~~ **Cel** przesunięcia do 2030 r. 30 % ~~transportu drogowego towarów~~ **towarów przewożonych transportem drogowym** na odległościach ~~większych niż~~ **powyżej** 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 wykorzystanie bardziej energooszczędnych rodzajów transportu, przebiega wolniej niż przewidywano i według aktualnych prognoz nie uda się~~ **ma zostać osiągnięty dzięki zwiększeniu efektywności i ulepszeniom infrastruktury w sektorze kolejowym i wodnym. [Popr. 3]**

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 52.

<sup>(2)</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 27 marca 2019.

<sup>(4)</sup> 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).

Środa, 27 marca 2019 r.

- (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, a także przeszkody biurokratyczne i wynikające z protekcyjnizmu w sektorze kolejowym~~ znacznie ograniczyły jej wpływ. [Popr. 4]
- (4a) *Niniejsza dyrektywa powinna otworzyć drogę dla skutecznych usług intermodalnego i multimodalnego transportu towarowego, oferując równe warunki działania różnym rodzajom transportu.* [Popr. 5]
- (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 zwiększyć konkurencyjność transportu drogowego do rodzajów transportu bardziej przyjaznych dla środowiska, bezpieczniejszych, bardziej energooszczędnych i powodujących mniejsze zanieczyszczenie ruchu kolejowego i wodnego w stosunku do transportu drogowego.~~ [Popr. 6]
- (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 zanieczyszczenie 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. **Odstępstwo od przepisów o kabotażu nadal jednak ogranicza się jedynie do międzynarodowych przewozów kombinowanych między państwami członkowskimi. Państwa członkowskie będą musiały przeprowadzać skuteczne kontrole, żeby zapewnić przestrzeganie tych przepisów i promować ujednolicenie warunków pracy i warunków socjalnych we wszystkich rodzajach transportu i w poszczególnych państwach członkowskich.** [Popr. 7]
- (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 równoważność odpowiednio międzynarodowego transportu kombinowanego wobec międzynarodowego transportu z wykorzystaniem jednego rodzaju transportu oraz krajowego transportu kombinowanego wobec krajowego transportu z wykorzystaniem jednego rodzaju transportu.
- (7a) *W celu zapewnienia dobrego funkcjonowania rynku wewnętrznego odcinki drogowe operacji transportu kombinowanego powinny być objęte przepisami rozporządzenia (WE) nr 1071/2009<sup>(5)</sup> i rozporządzenia (WE) nr 1072/2009<sup>(6)</sup>, jeżeli stanowią część operacji transportu odpowiednio międzynarodowego lub krajowego. Należy także zapewnić ochronę socjalną kierowców wykonujących swoje zadania w innym państwie członkowskim. Przepisy w sprawie delegowania kierowców przewidziane w dyrektywie 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(7)</sup> oraz w sprawie egzekwowania tych przepisów zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE<sup>(8)</sup> powinny mieć zastosowanie do przewoźników prowadzących działalność na odcinkach drogowych w ramach operacji transportu kombinowanego. Odcinki drogowe powinny być uznawane za integralną część jednej operacji transportu kombinowanego. W szczególności zasady dotyczące międzynarodowych operacji transportowych ustanowione w tych dyrektywach powinny mieć zastosowanie do odcinków drogowych, które stanowią część międzynarodowej operacji transportu kombinowanego. Ponadto jeżeli ma miejsce przewóz kabotażowy, zasady dotyczące transportu kabotażowego określone w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 powinny mieć zastosowanie do odcinków drogowych, które stanowią część krajowej operacji transportu kombinowanego.* [Popr. 8]

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

<sup>(7)</sup> Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

<sup>(8)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

Środa, 27 marca 2019 r.

- (8) Obecna definicja transportu kombinowanego zawiera różne limity długości odcinków drogowych operacji transportu kombinowanego, zależnie od rodzaju transportu na odcinku niedrogowym, 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 niedrogowego 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.
- (9a) **Konieczne jest wyjaśnienie, że przyczepy i naczepy dostosowane do przeladunku żurawiem mogą mieć masę brutto 44 ton, jeżeli jednostki załadunkowe są zdefiniowane według międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044. [Popr. 9]**
- (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 z **myślą o stopniowym odejściu od stosowania papierowych dokumentów w przyszłości**. 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. [Popr. 10]
- (11a) **W celu uczynienia transportu kombinowanego konkurencyjnym i atrakcyjnym dla operatorów, w szczególności dla mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MSP), należy zminimalizować obciążenia administracyjne, z którymi może się wiązać przeprowadzenie operacji transportu kombinowanego w przeciwieństwie do operacji z wykorzystaniem jednego rodzaju transportu. [Popr. 11]**
- (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 i w **technologie cyfrowe** lub różne środki wsparcia gospodarczego, powinny również zostać uwzględnione. **W odniesieniu do technologii cyfrowych należy przewidzieć okres przejściowy na zmianę nośnika dokumentów poświadczających wykonanie transportu kombinowanego na elektroniczny. W tym czasie należy przeprowadzić technologiczne dostosowanie narzędzi stosowanych przez organy kontroli. Państwa członkowskie powinny traktować priorytetowo inwestycje w terminale przeladunkowe, aby zmniejszyć zatory drogowe i izolację stref przemysłowych cierpiących na niedobór takiej infrastruktury, a także aby poprawić dostępność oraz łączność fizyczną i cyfrową ośrodków przeladunku towarów. [Popr. 12]**

Środa, 27 marca 2019 r.

- (13) Główne wąskie gardło w infrastrukturze utrudniające przesunięcie z transportu drogowego towarów do innych rodzajów transportu znajduje się na poziomie terminali przeładunkowych, **a stan ten potęguje brak spójnego wdrażania sieci TEN-T**. 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, **rozbudowę w miarę potrzeby istniejących terminali przeładunkowych**, budowę lub udostępnienie przewoźnikom większej liczby terminali przeładunkowych transportu kombinowanego i większych zdolności przeładunkowych **lub instalowanie punktów przeładunkowych na obszarach, na których są one potrzebne**. 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. **Transport kombinowany powinien odnosić korzyści z dochodów wynikających z pobierania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych przewidzianych w art. 2 dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady** <sup>(9)</sup>. [Popr. 13]
- (13a) Państwa członkowskie powinny traktować priorytetowo inwestycje w terminale przeładunkowe w celu zmniejszenia wąskich gardeł i zatorów komunikacyjnych, w szczególności w pobliżu obszarów miejskich i podmiejskich, aby ułatwić przekraczanie barier naturalnych takich jak obszary górskie w celu poprawy połączeń transgranicznych, ograniczenia szkodliwych emisji gazów oraz poprawy dostępu do i z obszarów przemysłowych, które nie posiadają takiej infrastruktury. [Popr. 14]
- (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~~ **zmniejszenia** zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu, **a także propagowania działań na rzecz pobudzania i wdrażania cyfryzacji sektora i rynku wewnętrznego**. Środki takie mogą obejmować **m.in.** obniżenie niektórych podatków lub opłat transportowych, dotacje dla intermodalnych jednostek załadunkowych faktycznie transportowanych w ramach operacji transportu kombinowanego lub częściowy zwrot kosztu przeładunków. **Środki takie mogłyby obejmować wspieranie integracji połączonych systemów i automatyzacji operacji, a także inwestycje w logistykę cyfrową, technologie informacyjno-komunikacyjne innowacyjnych systemów przeładunku towarów czy inteligentne systemy transportowe w celu ułatwiania przepływu informacji. Środki takie mogłyby ponadto obejmować poprawę efektywności środowiskowej, wydajności i trwałości transportu kombinowanego poprzez zachęcanie do korzystania z pojazdów ekologicznych lub niskoemisyjnych oraz z paliw alternatywnych, wspieranie środków z zakresu efektywności energetycznej i wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii na wszystkich etapach transportu kombinowanego oraz ograniczanie różnorodnych uciążliwości związanych z transportem, w tym hałasu**. [Popr. 15]
- (14a) Unijne fundusze i programy finansowania badań nadal powinny wspierać państwa członkowskie w osiągnięciu celów niniejszej dyrektywy. [Popr. 16]
- (14b) Inwestycje w logistykę są również ważnym czynnikiem zwiększającym konkurencyjność transportu kombinowanego. Bardziej systematyczne stosowanie rozwiązań cyfrowych, takich jak technologie komunikacyjno-informacyjne lub inteligentne systemy połączone, ułatwiłoby wymianę danych, poprawiłoby wydajność i opłacalność operacji przeładunkowych oraz skróciło czas trwania tych operacji. [Popr. 17]

<sup>(9)</sup> Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

Środa, 27 marca 2019 r.

- (14c) **Także inwestycje w szkolenie pracowników w łańcuchu logistycznym, w szczególności pracowników pracujących w terminalach przeładunkowych, umożliwiłyby zwiększenie konkurencyjności transportu kombinowanego.** [Popr. 18]
- (15) Środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego powinny być wdrażane zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). **Pomoc państwa ułatwia rozwój działań gospodarczych, o ile nie wpływa na warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, oraz jest użytecznym narzędziem wspierania realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE. W związku z tym w takich przypadkach Komisja powinna rozważyć częściowe zwolnienie państw członkowskich z wymogu informowania Komisji przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE.** [Popr. 19]
- (16) **Środki** Dla uniknięcia ewentualnego powielania inwestycji między państwami członkowskimi znajdującymi się w bliskim sąsiedztwie środki wsparcia powinny być koordynowane, w miarę potrzeb, między państwami członkowskimi a Komisją **dzięki ścisłej współpracy właściwych organów państw członkowskich.** [Popr. 20]
- (17) Środki wsparcia powinny również podlegać regularnemu przeglądowi dokonywanemu przez państwa członkowskie w celu zapewnienia ich skuteczności i efektywności, **a ich ogólny wpływ na europejski sektor transportu, zgodnie europejską strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej, powinien być poddawany ocenie. W razie potrzeby należy podejmować środki naprawcze. Na podstawie informacji udzielonych przez państwa członkowskie Komisja powinna przeprowadzać ocenę poszczególnych środków podejmowanych w państwach członkowskich i ich skuteczności oraz promować wymianę dobrych praktyk.** [Popr. 21]
- (18) Do celów niniejszej dyrektywy nie powinno istnieć rozróżnienie pomiędzy zarobkowym transportem kombinowanym a transportem kombinowanym na potrzeby własne.
- (18a) **Brak porównywalnych i wiarygodnych danych statystycznych utrudnia obecnie ocenę transportu kombinowanego w Unii oraz przyjęcie środków mających na celu uwolnienie jego potencjału.** [Popr. 22]
- (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 **i właściwym organom państw członkowskich** na temat stosowania niniejszej dyrektywy co cztery lata. [Popr. 23]
- (19a) **Komisja powinna odpowiadać za prawidłowe wdrożenie niniejszej dyrektywy oraz za osiągnięcie ogólnounijnego celu w zakresie rozwoju transportu kombinowanego do roku 2030 i 2050. W tym celu Komisja powinna regularnie oceniać postępy w zwiększaniu udziału transportu kombinowanego w każdym państwie członkowskim na podstawie informacji udzielanych przez państwa członkowskie, a w razie potrzeby przedstawiać wniosek w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy z myślą o osiągnięciu tego ogólnounijnego celu.** [Popr. 24]
- (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 TFUE 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.<sup>(10)</sup>. 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 członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

<sup>(10)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Środa, 27 marca 2019 r.

- (22) Z uwagi na fakt, że cele niniejszej dyrektywy polegające na ~~dalszym propagowaniu przesunięcia z transportu drogowego do bardziej przyjaznych środowisku rodzajów~~ **zwiększeniu konkurencyjności transportu kombinowanego w stosunku do** transportu, ~~a tym samym ograniczeniu negatywnych efektów zewnętrznych systemu transportowego w Unii, drogowego~~ 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. [Popr. 25]
- (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, **łącznie z naczepami dostosowanymi do przeladunku żurawiem o limicie masy brutto wynoszącym 44 tony**, w przypadku gdy jednostka załadunkowa **w ramach nietowarzyszącego transportu intermodalnego** podlega przeladunkowi między różnymi rodzajami transportu (**operacja nietowarzyszącego transportu kombinowanego**) lub; [Popr. 26]
  - b) pojazdem drogowym, **któremu towarzyszy kierowca** i który jest przewożony koleją, żeglugą śródlądową lub transportem morskim na niedrogowym odcinku trasy (**operacja transportu towarzyszącego**). [Popr. 27]

**W drodze odstępstwa, do dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] lit. a) niniejszego ustępu ma zastosowanie również do przyczep i naczep niedostosowanych do przeladunku żurawiem w transporcie kombinowanym niewymagającym udziału kierowcy, które nie są zdefiniowane zgodnie z systemem identyfikacji ustanowionym na podstawie międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044. [Popr. 28]**

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 **opłacalnego alternatywnego rozwiązania drogowego**, nie są brane pod uwagę do celów operacji transportu kombinowanego. [Popr. 29]

Środa, 27 marca 2019 r.

3. Żaden odcinek drogowy, o którym mowa w ust. 2, nie przekracza ~~największej z następujących odległości~~ **długości 150 km** 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).~~ **[Popr. 30]**

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~~ **Przekroczenie limitu** długości odcinka drogowego ~~może zostać przekroczony określonego w niniejszym ustępie~~ w przypadku drogowych/kolejowych operacji transportu kombinowanego, ~~gdy zezwoli na to jest dozwolone przez państwo lub państwa członkowskie, na terytorium których znajduje się odcinek drogowy, aby umożliwić dotarcie jeżeli jest to niezbędne do dotarcia do najbliższego geograficznie terminalu transportowego lub punktu przeładunkowego, który posiada potrzebną operacyjną zdolność przeładunkową do załadunku lub rozładunku w zakresie pod względem urzędzeń przeładunkowych, zdolności przepustowej terminalu, czasu otwarcia terminalu i odpowiednich usług kolejowego transportu towarowego, jeśli w odległości wyznaczonej tym limitem długości nie ma terminalu lub punktu przeładunkowego spełniającego wszystkie te warunki. Przekroczenie tej długości należy stosownie uzasadnić zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. ea).~~ **Państwa członkowskie mogą ograniczyć długość 150 km odcinka drogowego maksymalnie o 50 % w przypadku operacji kombinowanego transportu drogowego/kolejowego na dokładnie określonych częściach ich terytorium ze względów środowiskowych, pod warunkiem że w obrębie tego limitu odległości istnieje odpowiedni terminal.** **[Popr. 31]**

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. **Do celów niniejszej dyrektywy odcinek drogowy lub odcinek niedrogowy bądź jego część, które mają miejsce poza terytorium Unii, nie są uznawane za część operacji transportu kombinowanego.**; **[Popr. 32]**

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 **informacje stanowiące** 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~~ **oraz gdy informacje te zostały należycie przekazane przewoźnikowi wykonującemu przewóz przed jego rozpoczęciem.** **[Popr. 33]**

2. ~~Dowód~~ **Do celów uznania za wyraźny dowód informacje, o którym których** mowa w ust. 1, ~~zawiera są~~ **przedstawiane i przekazywane w formacie wskazanym w ust. 5 i zawierają** następujące informacje szczegółowe dla każdej operacji transportu kombinowanego: **[Popr. 34]**

- a) nazwę/imię i nazwisko, adres, dane kontaktowe oraz podpis nadawcy;
  - aa) **nazwę/imię i nazwisko, adres, dane kontaktowe i podpis przewoźnika odpowiedzialnego za przebieg trasy operacji transportu kombinowanego, jeśli są inne niż dane nadawcy;** **[Popr. 35]**
- 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;

Środa, 27 marca 2019 r.

- 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;
- ea) jeżeli odległość ta przekracza limity, o których mowa w art. 1 ust. 3, uzasadnienie zgodnie z kryteriami przewidzianymi w ostatnim akapicie; [Popr. 36]**
- f) ~~podpisany przez nadawcę~~ opis przebiegu trasy operacji transportu kombinowanego, **podpisany – w tym w formie podpisu elektronicznego – przez przewoźnika odpowiedzialnego za jej zaplanowanie**, obejmujący co najmniej następujące informacje szczegółowe dla każdego odcinka – w tym dla każdego rodzaju transportu, który stanowi odcinek niedrogowy – operacji w obrębie Unii: **[Popr. 37]**
- (i) kolejność odcinków (tj. pierwszy odcinek, odcinek niedrogowy czy końcowy odcinek);
  - (ii) nazwę/imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe przewoźnika (**przewoźników**); **[Popr. 38]**
  - (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; [Popr. 39]~~
  - (ii) długość początkowego odcinka transportu drogowego ~~w linii prostej~~ między miejscem załadunku a pierwszym terminalem **transportowym lub punktem** przeładunkowym; **[Popr. 40]**
  - (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); **[Popr. 42]**
- 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~~ **odpowiedniego organu kolejowego** lub ~~portowych~~ **organu właściwego** w stosownych terminalach (dworzec kolejowy lub port) wzdłuż odcinka niedrogowego operacji potwierdzające, że odpowiednia część odcinka niedrogowego została ukończona. **[Popr. 43]**
- ja) jeżeli przekroczone są limity długości odcinka drogowego zgodnie z art. 1 ust. 3 akapit trzeci, powody uzasadniające taki stan rzeczy. [Popr. 44]**

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

Środa, 27 marca 2019 r.

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 formie określonej w ust. 5**. W przypadku kontroli drogowej dowód ten przedstawia się w czasie trwania takiej kontroli **i w ciągu nie więcej niż 45 minut. Jeżeli nie jest możliwe jego udostępnienie w czasie kontroli drogowej, podpisy, o których mowa w ust. 2 lit. h) ppkt (iii) i lit. j), przedstawia się lub przesyła właściwemu organowi danego państwa członkowskiego w ciągu 5 dni roboczych od przeprowadzenia kontroli.** ~~Powinien on~~ **Dowód musi** 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~~ **informacji, o którym** ~~których~~ **których** mowa w ust. 2. [Popr. 45]

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 ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) listy przewozowe, przewidzianych w obowiązujących międzynarodowych i krajowych konwencjach o transporcie do czasu przyjęcia przez Komisję standardowego formularza w drodze aktów wykonawczych.~~ [Popr. 46]

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 **obowiązującej międzynarodowej lub krajowej konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (eCMR) dla odcinka drogowego transportu. Od organów państw członkowskich wymaga się akceptowania informacji elektronicznych związanych z dowodem. Jeżeli wymiana informacji między organami i przewoźnikami następuje z użyciem narzędzi elektronicznych, wymianę taką i przechowywanie takich informacji należy prowadzić z wykorzystaniem technik przetwarzania danych elektronicznych.** [Popr. 47]

**Państwa członkowskie stopniowo przechodzą na elektroniczne nośniki dokumentów i przewidują okres przejściowy aż do zupełnego zaprzestania używania nośnika papierowego.** [Popr. 48]

6. Do celów kontroli drogowych rozbieżność operacji transportowej z przedstawionym dowodem, w szczególności w odniesieniu do informacji dotyczących przebiegu trasy w ust. 2 lit. **f), h) oraz 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.”; [Popr. 49]

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] **12 miesięcy po transpozycji niniejszej dyrektywy**, a następnie co dwa lata sprawozdanie zawierające następujące informacje dotyczące operacji transportu kombinowanego objętych niniejszą dyrektywą na ich terytorium: [Popr. 50]

- a) krajowe i transgraniczne ~~połączenia~~ **korytarze** sieci transportowych wykorzystywane w operacjach transportu kombinowanego; [Popr. 51]
- b) **całkowity roczny** wolumen w dwudziestostopowej jednostce ekwiwalentnej (TUE) oraz w tonokilometrach operacji transportu kombinowanego z podziałem na rodzaj operacji (**kolejowa, drogowa, wodna śródlądowa itp. operacje na odcinku drogowym/ operacje na odcinku niedrogowym, tj. przeprowadzone koleją, żeglugą śródlądową i żeglugą morską**) oraz zasięg geograficzny (krajowe i wewnątrzunijne); [Popr. 52]

Środa, 27 marca 2019 r.

- c) liczba **przeładunków wykonanych przy użyciu technologii bimodalnych i geograficzne pokrycie siecią tych punktów przeładunkowych, a także liczba, lokalizacja i geograficzne pokrycie siecią terminali obsługujących operacje transportu kombinowanego z podziałem według typu operacji na terminal (operacje na odcinku drogowym / operacje na odcinku niedrogowym, tj. przeprowadzone koleją, żeglugą śródlądową i geograficzne pokrycie siecią terminali żeglugą morską)** oraz roczna liczba przeładunków i **ocena zdolności przepustowej wykorzystywanej w tych terminalach**; [Popr. 53]
- ca) **zmiana w udziale transportu kombinowanego i pozostałych rodzajów transportu na danym obszarze**; [Popr. 54]
- d) przegląd wszystkich stosowanych i planowanych krajowych środków wsparcia, w tym odpowiednio ich wykorzystanie i oceniany wpływ **na korzystanie z transportu kombinowanego, a także skutki dla równowagi społecznej i środowiskowej, wąskich gardeł, zagęszczenia ruchu, bezpieczeństwa i efektywności**. [Popr. 55]
- da) **liczba i lokalizacja geograficzna operacji przekraczających limit długości odcinka drogowego, o którym mowa w art. 1 ust. 3**; [Popr. 56]
- db) **miejsca pochodzenia i przeznaczenia, na poziomie NUTS 3, towarów transportowanych po drogach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (\*)**. [Popr. 57]
- 1a. **Komisja publikuje dane przekazane przez państwa członkowskie w formie umożliwiającej dokonanie porównań między państwami członkowskimi**. [Popr. 58]
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 **i danych statystycznych sporządzonych w oparciu o wspólne dla całej Unii wskazówki i metody**, po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxx – 9 months after the MS report submission deadline] **miesiące po terminie złożenia sprawozdań przez państwa członkowskie**, a następnie co dwa lata Komisja sporządza i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie **i właściwym organom państw członkowskich** sprawozdanie na temat: [Popr. 59]
- a) rozwoju gospodarczego transportu kombinowanego **na szczeblu państw członkowskich i całej Unii**, w szczególności w świetle zmian efektywności środowiskowej różnych rodzajów transportu; [Popr. 60]
- b) skutków wdrażania dyrektywy oraz powiązanych z nią unijnych aktów prawnych w tej dziedzinie;
- c) skuteczności i efektywności środków wsparcia przewidzianych w art. 6 **wraz z określeniem środków, które uważa za najskuteczniejsze dla realizacji pierwotnego celu niniejszej dyrektywy, oraz najlepszych praktyk stosowanych w państwach członkowskich**; [Popr. 61]
- ca) **zmiany udziału transportu kombinowanego w każdym państwie członkowskim i na szczeblu Unii z myślą o osiągnięciu celów transportowych Unii do roku 2030 i 2050**; [Popr. 62]

Środa, 27 marca 2019 r.

- d) ewentualnych dalszych środków, w tym zmiany definicji transportu kombinowanego zawartej w art. 1, **udoskonalenia gromadzenia danych i ich publikowania na szczeblu unijnym** oraz dostosowania wykazu środków przewidzianych w art. 6, **w tym ewentualnych zmian zasad pomocy państwa**. [Popr. 63]

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

**4a) art. 6 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

„1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki zapewniające, aby podatki, o których mowa w ust. 3, mające zastosowanie do pojazdów drogowych (samochodów ciężarowych, ciągników, przyczep, ~~lub~~ nacze**p, kontenerów w żegludze śródlądowej lub multimodalnych jednostek ładunkowych**) wykorzystywanych w transporcie kombinowanym, były obniżane lub zwracane w formie ryczałtowej lub proporcjonalnie do odległości pokonywanych przez takie pojazdy drogą kolejową **lub po śródlądowych drogach wodnych**, w ramach warunków i przepisów ustalanych przez państwa członkowskie w konsultacji z Komisją oraz zgodnie z tymi warunkami i przepisami.”; [Popr. 64]

**4b) art. 6 ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:**

„Ulgi lub zwroty, o których mowa w pierwszym ustępie, przyznawane są przez państwo, w którym zarejestrowane są dane pojazdy, w oparciu o przejazdy koleją **lub po śródlądowych drogach wodnych**, zrealizowane na terytorium tego państwa.”; [Popr. 65]

**4c) art. 6 ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:**

„Państwa członkowskie mogą jednak przyznać te ulgi lub zwroty na podstawie przejazdów koleją **lub po śródlądowych drogach wodnych**, zrealizowanych częściowo lub w całości poza terytorium państwa **członkowskiego**, w którym zarejestrowane są dane pojazdy.”; [Popr. 66]

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 **transportowe i punkty** przeładunkowe, dotyczące: [Popr. 67]

a) ~~budowy i, na obszarach, na których odpowiednia infrastruktura nie jest dostępna~~ w razie potrzeby, ~~rozbudowy takich promieni odległości określonym w art. 1 ust. 3, budowy terminali transportowych lub instalowania punktów~~ przeładunkowych transportu kombinowanego, ~~chyba że nie istnieje zapotrzebowanie na taką infrastrukturę ze względu na brak znaczenia gospodarczego lub ze względu na cechy geograficzne lub przyrodnicze danego obszaru~~; [Popr. 68]

aa) ~~na obszarach, gdzie potrzebna jest dodatkowa przepustowość terminali, rozbudowy istniejących terminali lub instalowania dodatkowych punktów przeładunkowych oraz – po przeprowadzeniu oceny wpływu ekonomicznego wykazującej, że nie dojdzie do negatywnego oddziaływania na rynek i że nowe terminale są konieczne, oraz pod warunkiem uwzględnienia aspektów środowiskowych – budowy nowych terminali transportu kombinowanego~~; [Popr. 69]

b) zwiększenia skuteczności operacyjnej istniejących terminali, **w tym poprzez zapewnienie dostępu do nich**. [Popr. 70]

**Środki wsparcia transportu kombinowanego należy uznać za zgodne z zasadami rynku wewnętrznego w rozumieniu art. 107 ust. 3 TFUE oraz zwolnić z wymogu powiadomienia określonego w art. 108 ust. 3 TFUE, pod warunkiem że nie stanowiłyby one więcej niż 35 % ogółu kosztów operacji**. [Popr. 71]

Środa, 27 marca 2019 r.

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~~ **w odległości dalszej od takiego terminalu niż limit, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a). Podejmując środki, o których mowa w niniejszym ustępie, państwa członkowskie należy uwzględniają potrzebę:**

- a) **ograniczenia zagęszczenia ruchu, w szczególności w pobliżu obszarów miejskich i podmiejskich lub na obszarach o ograniczeniach naturalnych;**
- b) **poprawy połączeń transgranicznych;**
- c) **zmniejszenia izolacji obszarów, na których brakuje infrastruktury, uwzględniając jednocześnie szczególne potrzeby i ograniczenia regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych;**
- d) **zwiększenia dostępności i poprawy jakości sieci połączeń, w szczególności w odniesieniu do infrastruktury dostępnej do terminali przeładunkowych; oraz**
- e) **przyspieszenia przejścia na cyfryzację; oraz**
- f) **zmniejszenia wpływu transportu towarowego na środowisko i zdrowie publiczne, na przykład dzięki wspieraniu wydajności pojazdów, wykorzystywaniu paliw alternatywnych i mniej zanieczyszczających, wykorzystywaniu energii odnawialnej, w tym w terminalach, czy efektywniejsze wykorzystywanie sieci transportowych poprzez zastosowanie technologii informacyjno-komunikacyjnych. [Popr. 72]**

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, **o których informują zainteresowane strony. [Popr. 73]**

5. **Do dnia 31 grudnia 2021 r.** państwa członkowskie ~~mogą przyjąć dodatkowe środki~~ **podejmują dodatkowe środki o charakterze ekonomicznym i ustawodawczym** w celu poprawy konkurencyjności operacji transportu kombinowanego w porównaniu do równoważnych alternatywnych operacji transportu drogowego, **w szczególności żeby ograniczyć czas i koszty związane z operacjami przeładunku. [Popr. 74]**

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.

**W celu ograniczenia czasu i kosztów związanych z operacjami transportu kombinowanego środki, o których mowa w akapicie pierwszym, obejmują co najmniej jedną z następujących zachęt:**

- a) **zwolnienie przewoźników z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, o których mowa w art. 2 dyrektywy 1999/62/WE, faworyzujące w szczególności pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi, o których mowa w art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (\*);**
- b) **zwrot na rzecz przedsiębiorstw wykonujących operacje transportu kombinowanego kosztów opłat za korzystanie z pewnych rodzajów infrastruktury;**
- c) **zwolnienie przewoźników z ograniczeń nakładanych na mocy krajowych zakazów ruchu. [Popr. 75]**

**Przyjmując dodatkowe środki, państwa członkowskie uwzględniają należyte również potrzebę przyspieszenia przejścia na cyfryzację sektora transportu kombinowanego, a w szczególności:**

- a) **wspierają integrację systemów połączonych i automatyzację operacji;**

Środa, 27 marca 2019 r.

b) zwiększają inwestycje w logistykę cyfrową, technologie informacyjno-komunikacyjne i inteligentne systemy transportowe; oraz

c) dążą do odstąpienia od używania papierowych dokumentów w przyszłości. [Popr. 76]

5a. *Takie dodatkowe środki obejmują zachęty faworyzujące korzystanie z odcinków transportu niedrogowego. Państwa członkowskie uwzględniają środki na rzecz zwiększenia konkurencyjności transportu wodnego, takie jak zachęty finansowe do korzystania z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub śródlądowych dróg wodnych, a także na rzecz tworzenia nowych połączeń morskich bliskiego zasięgu.* [Popr. 77]

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, **pojazdy niskoemisyjne lub stosowanie alternatywnych paliw o niższym poziomie emisji takich jak biopaliwa, energia elektryczna ze źródeł odnawialnych, gaz ziemny czy ogniwa paliwowe wodorowo-tlenowe**, a tym samym zmniejszanie zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu. [Popr. 78]

(\*) *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).“;*

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 **w internecie** 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. [Popr. 79]

4. Komisja publikuje **w internecie** i w razie potrzeby aktualizuje wykaz właściwych organów, o których mowa w ust. 1, a także wykaz środków, o których mowa w art. 6.”; [Popr. 80]

8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

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

Środa, 27 marca 2019 r.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, powierza się Komisji na ~~nieokreślony~~ **okres pięciu lat** od dnia ~~[date of entry into force of this~~ **data wejścia w życie niniejszej dyrektywy** ~~(amending/zmieniającej) Directive]~~. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.. [Popr. 81]**

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]~~ rok od daty przyjęcia niniejszej dyrektywy]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. 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 określane 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 imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący