



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 19 października 2023 r.
(OR. en)

14447/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0362(COD)

TRANS 436
AVIATION 196
CODEC 1941

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 17 października 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2023) 592 final

Dotyczy: Wniosek - DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE, 2009/33/WE i (UE) 2022/1999 oraz dyrektywę Rady 96/67/WE w odniesieniu do niektórych wymogów w zakresie sprawozdawczości w dziedzinach transportu drogowego i lotnictwa

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 592 final.

Zał.: COM(2023) 592 final



Bruksela, dnia 17.10.2023 r.
COM(2023) 592 final

2023/0362 (COD)

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE, 2009/33/WE i (UE) 2022/1999 oraz dyrektywę Rady 96/67/WE w odniesieniu do niektórych wymogów w zakresie sprawozdawczości w dziedzinach transportu drogowego i lotnictwa

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W komunikacie pt. „Długoterminowa konkurencyjność UE: perspektywa na przyszłość po 2030 r.”⁽¹⁾ Komisja podkreśliła znaczenie systemu regulacyjnego zapewniającego osiągnięcie celów przy minimalnych kosztach. W związku z tym zobowiązała się do podjęcia nowych kroków, aby zrationalizować i uprościć wymogi sprawozdawcze, a celem jest zmniejszenie takich obciążeń o 25 % bez szkody dla powiązanych celów polityki.

Wymogi sprawozdawcze odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu prawidłowego egzekwowania przepisów i ich właściwego monitorowania. Koszty związane z tymi wymogami są w dużej mierze kompensowane korzyściami, jakie z nich wynikają, w szczególności w zakresie monitorowania i zapewniania zgodności z kluczowymi środkami z zakresu polityki. Wymogi sprawozdawcze mogą jednak również nakładać nieproporcjonalne obciążenia na zainteresowane strony, szczególnie na MŚP i mikroprzedsiębiorstwa, również biorąc pod uwagę zmiany organizacyjne i technologiczne, które wymagają korekty pierwotnych wymogów sprawozdawczych. Ich kumulacja w czasie może prowadzić do zbędnych, nakładających się lub przestarzałych obowiązków, nieefektywnej częstotliwości i terminów lub nieodpowiednich metod zbierania danych.

Priorytetem Komisji jest więc upraszczanie obowiązków sprawozdawczych i zmniejszanie obciążenia administracyjnego. W tym kontekście niniejszy wniosek ma na celu uproszczenie wymogów w obszarze polityki transportowej dotyczących w szczególności transportu drogowego oraz lotniczego i przyczyni się do realizacji naczelnego celu „Gospodarka służąca ludziom”.

Wniosek spowoduje racjonalizację obowiązków w zakresie sprawozdawczości za pomocą połączenia środków, a konkretnie poprzez zmniejszenie częstotliwości obowiązku składania sprawozdań i usunięcie pewnych elementów z obowiązków sprawozdawczych.

Wymogi w zakresie sprawozdawczości mają zastosowanie do organów administracji publicznej i dotyczą następujących kwestii:

- przekazywanie Komisji przez państwa członkowskie sprawozdań dotyczących ekologicznie czystych pojazdów zamówionych na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE², przy czym przekazywanie sprawozdań przez Komisję do Parlamentu Europejskiego i Rady ma się odbywać raz na pięć lat zamiast raz na trzy lata;
- uproszczony zostanie obowiązek państw członkowskich wynikający z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 2022/1999³ dotyczący przekazywania Komisji danych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych. Ponadto konieczne będzie ich przekazywanie co dwa lata, zamiast co rok. Komisja będzie składać sprawozdania Parlamentowi i Radzie co cztery lata, a nie co trzy, w związku

¹ COM(2023) 168.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1999 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 274 z 24.10.2022, s. 1).

z czym będzie podejmowała działania następcze odnośnie do dwóch zestawów sprawozdań otrzymanych od państw członkowskich;

- obowiązek informowania Komisji przez państwa członkowskie o wykazie portów lotniczych podlegających obowiązkowi stosowania przepisów dotyczących usług obsługi naziemnej na podstawie dyrektywy Rady 96/67/WE⁴ zostałyby uchylony, podobnie jak obowiązek opublikowania tego wykazu przez Komisję;
- obowiązek publikowania przez państwa członkowskie wykazu portów lotniczych podlegających przepisom dotyczącym opłat lotniskowych na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE⁵ zostanie uchylony.
- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Wniosek jest częścią pierwszego pakietu środków mających na celu racjonalizację wymogów sprawozdawczych. Jest to etap w ramach ciągłego procesu, w którym kompleksowo analizuje się istniejące wymogi sprawozdawcze w celu oceny ich dalszej przydatności i zwiększenia ich skuteczności.

Racjonalizacja wprowadzona za pomocą tych środków nie będzie miała wpływu na osiągnięcie celów w tym obszarze polityki, ponieważ nie zakłócają one wypełniania przez państwa członkowskie podstawowych zobowiązań.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

W ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) Komisja zapewnia, aby jej przepisy były adekwatne do zakładanych celów, ukierunkowane na potrzeby zainteresowanych stron oraz minimalizowały obciążenia, a jednocześnie osiągały swoje cele. Niniejszy wniosek jest zatem częścią programu REFIT i przyczynia się do zmniejszenia złożoności obciążeń sprawozdawczych wynikających z otoczenia prawnego UE.

Chociaż niektóre wymogi sprawozdawcze są konieczne, powinny być one jak najbardziej skuteczne, nie powinny się nakładać ani powodować zbędnych obciążeń, a ich wypełnianie powinno się odbywać przy jak największym wykorzystaniu rozwiązań cyfrowych i interoperacyjnych.

Obecny wniosek przyczynia się do racjonalizacji wymogów sprawozdawczych, dzięki czemu realizacja celów prawodawstwa staje się bardziej skuteczna i mniej uciążliwa dla organów publicznych oraz, pośrednio, dla przedsiębiorstw.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną dyrektywy 2009/33/WE jest art. 175 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), obecnie art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Podstawą prawną dyrektywy 96/67/WE jest art. 84 ust. 2 TWE, a dyrektywy 2009/12/WE – art. 80 ust. 2 TWE, który obecnie jest art. 100 ust. 2 TFUE. Podstawą prawną dyrektywy (UE) 2022/1999 jest art. 91 TFUE. W związku z tym podstawą prawną niniejszej decyzji zmieniającej powinny być art. 91, art. 100 ust. 2 i art. 192 ust. 1 TFUE.

⁴ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

- **Pomocniczość**

Oдноśne wymogi w zakresie sprawozdawczości wynikają z prawa UE. Ich racjonalizację jest zatem najlepiej przeprowadzić na szczeblu UE, aby zapewnić pewność prawa i spójność sprawozdawczości. Zapewni to równe warunki działania pośrednio przedsiębiorstwom, a głównie organom administracji publicznej w całej UE, które skorzystają z racjonalizacji wymogów sprawozdawczych wynikających z niniejszego wniosku.

- **Proporcjonalność**

Dzięki racjonalizacji wymogów sprawozdawczych uproszczone zostaną ramy prawne poprzez wprowadzenie minimalnych zmian w istniejących wymogach, które nie mają wpływu na istotę szerszego celu polityki. Wniosek ogranicza się zatem do tych zmian, które są niezbędne do zapewnienia skutecznej sprawozdawczości bez zmiany któregokolwiek z istotnych elementów odnośnego prawodawstwa.

- **Wybór instrumentu**

Proponowana decyzja zmienia cztery dyrektywy, które mają spójną podstawę prawną; zmiany te należy zatem włączyć do jednego wniosku ustawodawczego. Biorąc pod uwagę, że zmiany dotyczą jedynie obowiązków państw członkowskich w zakresie dostarczania danych, co nie wymaga transpozycji przez państwa członkowskie, za najwłaściwszy instrument prawny uznaje się decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady.

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

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Nie dotyczy

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejsze wnioski zostały opracowane na podstawie procesu wewnętrznej kontroli istniejących obowiązków sprawozdawczych i w oparciu o doświadczenia z wdrażania odnośnych przepisów. Ponieważ jest to etap w procesie ciągłej oceny wymogów sprawozdawczych wynikających z unijnych przepisów, kontynuowana będzie kontrola takich obciążeń i ich wpływu na zainteresowane strony.

- **Ocena skutków**

Wniosek dotyczy ograniczonych i ukierunkowanych zmian w prawodawstwie w celu racjonalizacji wymogów sprawozdawczych. Wynikają one z doświadczeń zgromadzonych przy wdrażaniu przepisów. Zmiany te nie mają znaczącego wpływu na politykę, a jedynie zapewniają bardziej efektywne i skuteczne jej wdrażanie. Ich ukierunkowany charakter i brak ewentualnych wariantów strategicznych sprawiają, że ocena skutków nie jest konieczna.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Jest to wniosek REFIT, którego celem jest uproszczenie prawodawstwa i zmniejszenie obciążeń dla zainteresowanych stron, w szczególności organów publicznych.

W dyrektywie 2009/33/WE określono minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy, wyrażone jako minimalny odsetek ekologicznie czystych

pojazdów w łącznej liczbie pojazdów transportu drogowego objętych zamówieniami udzielonymi w dwóch pięcioletnich okresach odniesienia. Bardziej racjonalne jest wymaganie od państw członkowskich przekazywania tych danych po okresie odniesienia, a zatem co pięć lat. Spowoduje to również, że sprawozdawczość będzie realizowana z mniejszą częstotliwością, a tym samym będzie mniej uciążliwa dla administracji krajowych.

W dyrektywie (UE) 2022/1999 zobowiązano państwa członkowskie do corocznego przekazywania określonych danych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych. Wniosek ma na celu uproszczenie tego obowiązku poprzez zniesienie wymogu przekazywania przez państwa członkowskie, w miarę możliwości, ustalonych lub szacunkowych ilości towarów niebezpiecznych przewożonych transportem drogowym. Dane te nie są gromadzone ani przekazywane w spójny sposób przez państwa członkowskie, a w każdym razie Komisja ma dostęp do podobnych danych zapewnianych przez Eurostat. Nawet jeżeli przekazanie tych danych zależy od możliwości uzyskania tych danych przez państwa członkowskie, usunięcie tego przepisu zwolni administrację krajową z obowiązku podjęcia próby ich uzyskania i ewentualnie zwolni przedsiębiorstwa z obowiązku przekazywania tych danych odpowiednim organom krajowym. Ponadto zgodnie z niniejszym wnioskiem państwa członkowskie musiałyby przekazywać co dwa lata uproszczone dane dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, obejmujące każdy rok objęty tym okresem sprawozdawczym. W związku z tym administracje krajowe będą musiały realizować to działanie w zakresie sprawozdawczości co dwa lata zamiast co roku, co stanowi dla nich mniejsze obciążenie.

Zgodnie z dyrektywą 96/67/WE państwa członkowskie muszą co roku zawiadamiać Komisję o portach lotniczych objętych zakresem tej dyrektywy, co zależy od ich rocznej wielkości ruchu pasażerskiego i masy ładunku. Informacje na temat rocznej wielkości ruchu są publicznie dostępne dla zainteresowanych stron, w szczególności dla podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, i można je uzyskać bez problemów bezpośrednio od portów lotniczych, stowarzyszeń portów lotniczych lub Eurostatu⁶. W związku z tym państwa członkowskie mogą zostać zwolnione z obciążeń związanych z corocznym przekazywaniem Komisji tego wykazu portów lotniczych.

Podobnie zgodnie z dyrektywą 2009/12/WE państwa członkowskie muszą opublikować wykaz portów lotniczych znajdujących się na ich terytorium, do których ma zastosowanie wspomniana dyrektywa (tj. portów lotniczych obsługujących powyżej pięciu milionów pasażerów lub portów lotniczych o największym ruchu pasażerskim). Z tych samych powodów co w przypadku dyrektywy 96/67/WE dane te są łatwo dostępne dla zainteresowanych stron, w szczególności dla przedsiębiorstw lotniczych lub ich stowarzyszeń, ponieważ porty lotnicze publikują je na swoich stronach internetowych i regularnie umieszczają je w swoich sprawozdaniach rocznych, które są publicznie dostępne. W związku z tym państwa członkowskie mogą zostać zwolnione z obciążeń związanych z publikowaniem tego wykazu portów lotniczych.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy

⁶ Eurostat gromadzi dane statystyczne dotyczące transportu lotniczego od organów krajowych, takich jak urząd statystyczny, ministerstwo transportu, urząd lotnictwa cywilnego lub porty lotnicze, w zależności od organizacji gromadzenia danych w każdym państwie przedstawiającym sprawozdanie. Pierwotnymi źródłami danych dla organów krajowych są zwykle porty lotnicze lub przedsiębiorstwa zarządzające portem lotniczym, a także linie lotnicze.
https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/avia_pa_esms.htm,
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa/default/table?lang=en

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Nie dotyczy

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 zmieniający dyrektywę 2009/12/WE

Uchyła się art. 1 ust. 3 dyrektywy 2009/12/WE dotyczący spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku corocznego publikowania wykazu portów lotniczych objętych zakresem stosowania wspomnianej dyrektywy.

Art. 2 zmieniający art. 10 dyrektywy 2009/33/WE.

Art. 10 ust. 2 dyrektywy 2009/33/WE stanowi obecnie, że do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co trzy lata, państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrażania tej dyrektywy. Zgodnie z art. 1 wniosku musiałyby to robić co pięć lat po tym terminie. W art. 10 ust. 3 nałożono na Komisję obowiązek przedkładania Parlamentowi i Radzie sprawozdania do dnia 18 kwietnia 2027 r., a następnie co trzy lata. Zgodnie z wnioskiem musiałyby to robić co pięć lat po tym terminie.

Art. 3 zmieniający art. 9 dyrektywy (UE) 2022/1999.

Art. 9 ust. 1 stanowi obecnie, że państwa członkowskie muszą przedstawiać roczne sprawozdanie zawierające wykaz danych dotyczących transportu towarów niebezpiecznych, w tym zgodnie z lit. a) „jeśli to możliwe, faktyczną lub szacunkową objętość towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym, w tonach transportowanych lub w tonach/kilometrach”. Zgodnie z art. 3 ust. 1 wniosku uchyla się lit. a). Państwa członkowskie musiałyby ponadto przekazywać te uproszczone dane co dwa lata, za każdy rok tego okresu sprawozdawczego. W art. 9 ust. 2 nałożono na Komisję obowiązek przedkładania Parlamentowi i Radzie sprawozdania co trzy lata. Zgodnie z art. 3 ust. 1 wnioskiem musiałyby to robić co cztery lata, począwszy od 2025 r.

W art. 2 ust. 2 wniosku wprowadza się zmiany do załącznika III do dyrektywy poprzez usunięcie odniesienia do szacunkowej całkowitej ilości towarów niebezpiecznych przewożonych transportem drogowym.

Art. 4 zmieniający dyrektywę 96/67/WE

Uchyła się art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/67/WE dotyczący spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku corocznego przekazywania Komisji wykazu portów lotniczych objętych zakresem stosowania wspomnianej dyrektywy oraz publikowania tego wykazu przez Komisję.

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE, 2009/33/WE i (UE) 2022/1999 oraz dyrektywę Rady 96/67/WE w odniesieniu do niektórych wymogów w zakresie sprawozdawczości w dziedzinach transportu drogowego i lotnictwa

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91, art. 100 ust. 2 i art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁷,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁸,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wymogi sprawozdawcze odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu właściwego monitorowania przepisów i ich prawidłowego egzekwowania. Ważne jest jednak uproszczenie tych wymogów w celu zapewnienia, by spełniały one cel, który został dla nich przewidziany, oraz aby ograniczyć obciążenie administracyjne.
- (2) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE⁹, 2009/33/WE¹⁰ i (UE) 2022/1999¹¹ oraz dyrektywa Rady 96/67/WE¹² zawierają szereg wymogów sprawozdawczych w dziedzinie transportu drogowego i lotnictwa, które należy uprościć zgodnie z komunikatem Komisji pt. „Długoterminowa konkurencyjność UE: perspektywa na przyszłość po 2030 r.”¹³.
- (3) W art. 1 ust. 3 dyrektywy 2009/12/WE nałożono na państwa członkowskie obowiązek corocznego publikowania wykazu portów lotniczych znajdujących się na ich

⁷ Dz.U. C z , s. .

⁸ Dz.U. C z , s. .

⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1999 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 274 z 24.10.2022, s. 1).

¹² Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

¹³ COM(2023) 168.

terytorium, do których ma zastosowanie ta dyrektywa. Dyrektywa 2009/12/WE ma zastosowanie do komercyjnych portów lotniczych obsługujących powyżej pięciu milionów pasażerów oraz do portów lotniczych o największym ruchu pasażerskim w każdym państwie członkowskim. Ze względu na fakt, że informacje te są publicznie dostępne i bardzo przystępne dla zainteresowanych stron – portów lotniczych, stowarzyszeń portów lotniczych i Eurostatu, oraz w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych należy znieść ten obowiązek publikacji.

- (4) W dyrektywie 2009/33/WE określono minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy, wyrażone jako minimalny odsetek ekologicznie czystych pojazdów w łącznej liczbie pojazdów transportu drogowego objętych zamówieniami udzielonymi w dwóch okresach odniesienia. Pierwszy z tych okresów odniesienia trwa od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r., a drugi od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.
- (5) Art. 10 ust. 2 dyrektywy 2009/33/WE zawiera wymóg, aby państwa członkowskie składały sprawozdanie z wdrażania przedmiotowej dyrektywy do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co trzy lata. Sprawozdania państw członkowskich powinny zawierać dane liczbowe dotyczące liczby i kategorii pojazdów zamawianych w ramach dyrektywy 2009/33/WE. W art. 10 ust. 4 dyrektywy 2009/33/WE nałożono na Komisję obowiązek przedkładania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania z wdrażania przedmiotowej dyrektywy do dnia 18 kwietnia 2027 r., a następnie co trzy lata, w oparciu o sprawozdania przedłożone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 ust. 2.
- (6) Aby zmniejszyć obciążenia administracyjne i zrationalizować harmonogram sprawozdawczości, należy zmniejszyć częstotliwość składania sprawozdań przez państwa członkowskie na mocy dyrektywy 2009/33/WE i w pełni dostosować ją do pięcioletnich okresów odniesienia przewidzianych w tej dyrektywie. Ponieważ sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady opierają się na sprawozdaniach krajowych państw członkowskich, należy również odpowiednio dostosować częstotliwość takich sprawozdań.
- (7) W art. 9 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/1999 zobowiązano państwa członkowskie do przesłania Komisji sprawozdania w sprawie stosowania dyrektywy (UE) 2022/1999 za każdy rok kalendarzowy. Biorąc pod uwagę ograniczone korzyści płynące ze składania sprawozdań co roku oraz dostępność innych informacji, a także w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych i racjonalizacji harmonogramu sprawozdawczości, należy ograniczyć częstotliwość składania takich sprawozdań do dwóch lat kalendarzowych.
- (8) Jeżeli chodzi o treść takich sprawozdań, art. 9 dyrektywy (UE) 2022/1999 zobowiązuje państwa członkowskie do uwzględnienia, w miarę możliwości, faktycznej lub szacunkowej objętości towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w tonach transportowanych lub w tonokilometrach. Ze względu na fakultatywny charakter tego wymogu państwa członkowskie nie gromadzą odpowiednich danych lub nie przekazują ich spójnie. Jednocześnie Eurostat dostarcza jasnych i spójnych danych dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, na których Komisja opiera się przy sporządzaniu trzyletniego sprawozdania dla Parlamentu Europejskiego i Rady. Ponieważ Komisja ma już dostęp do tych danych, należy usunąć obowiązek zgłaszania całkowitej objętości towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym w państwie członkowskim w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

- (9) W art. 9 ust. 2 dyrektywy (UE) 2022/1999 nałożono na Komisję obowiązek przesłania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, po raz pierwszy w 1999 r., a następnie co najmniej co trzy lata, sprawozdania w sprawie stosowania tej dyrektywy przez państwa członkowskie. Aby zmniejszyć obciążenia administracyjne i zracjonalizować harmonogram sprawozdawczości, należy wprowadzić wymóg przesyłania tego sprawozdania co cztery lata.
- (10) W art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/67/WE państwa członkowskie muszą co roku zawiadamiać Komisję o portach lotniczych objętych zakresem tej dyrektywy, co zależy od ich rocznej wielkości ruchu pasażerskiego i masy ładunku. Zobowiązuje się również Komisję do opublikowania tego wykazu portów lotniczych. Ze względu na fakt, że informacje te są publicznie dostępne i bardzo przystępne dla zainteresowanych stron z portów lotniczych, stowarzyszeń portów lotniczych lub Eurostatu, oraz w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych należy znieść ten obowiązek sprawozdawczości i publikacji.
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 2009/12/WE, 2009/33/WE, (UE) 2022/1999 oraz 96/67/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zmiana w dyrektywie 2009/12/WE

Uchyła się art. 1 ust. 3 dyrektywy 2009/12/WE.

Artykuł 2

Zmiany w dyrektywie 2009/33/WE

W art. 10 dyrektywy 2009/33/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia niniejszej dyrektywy.”;

2) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do dnia 18 kwietnia 2027 r., a następnie co pięć lat, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania niniejszej dyrektywy określające – na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 2 – środki podjęte w tym zakresie przez państwa członkowskie.”.

Artykuł 3

Zmiany w dyrektywie (UE) 2022/1999

W dyrektywie (UE) 2022/1999 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Ostatnie sprawozdanie na podstawie akapitu pierwszego przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. i obejmuje ono okres od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2023 r.”;

b) dodaje się ustęp 1a w brzmieniu:

„1a. Od dnia 1 stycznia 2024 r. sprawozdania za każdy rok kalendarzowy, o których mowa w ust. 1 akapit pierwszy, przedkłada się Komisji co dwa lata, nie później niż 12 miesięcy po zakończeniu drugiego roku, i zawierają one następujące dane szczegółowe:

- a) liczba przeprowadzonych kontroli
- b) liczba pojazdów sprawdzonych w miejscu rejestracji (pojazdy zarejestrowane w kraju, w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich);
- c) liczba stwierdzonych naruszeń według kategorii ryzyka, o których mowa w załączniku II;
- d) rodzaj i liczba nałożonych kar.

Pierwsze sprawozdanie na podstawie akapitu pierwszego składa się najpóźniej do dnia 31 grudnia 2026 r.”;

c) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Począwszy od roku 2025, Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie co najmniej co cztery lata.”;

2) załącznik III zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 4

Zmiana w dyrektywie 96/67/WE

Uchyla się art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/67/WE.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*