



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 24 kwietnia 2024 r.
(OR. en)**

**2023/0362(COD)
LEX 2333**

**PE-CONS 27/1/24
REV 1**

**TRANS 62
AVIATION 28
CODEC 419**

**DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY W SPRAWIE ZMIANY DYREKTYW
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/12/WE, 2009/33/WE I (UE) 2022/1999
ORAZ DYREKTYWY RADY 96/67/WE W ODNIESIENIU DO NIEKTÓRYCH WYMOGÓW
W ZAKRESIE SPRAWOZDAWCZOŚCI W DZIEDZINACH TRANSPORTU DROGOWEGO
I LOTNICTWA**

DECYZJA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/...

z dnia 24 kwietnia 2024 r.

**w sprawie zmiany dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE,
2009/33/WE i (UE) 2022/1999 oraz dyrektywy 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-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C, C/2024/1590 z 5.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1590/oj>.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 kwietnia 2024 r.

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 takich wymogów w celu zapewnienia, aby spełniały one cel, który został dla nich przewidziany, oraz aby ograniczyć obciążenie administracyjne.
- (2) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE¹, 2009/33/WE² i (UE) 2022/1999³ oraz dyrektywa Rady 96/67/WE⁴ zawierają szereg wymogów sprawozdawczych w dziedzinie transportu drogowego i lotnictwa, które należy uprościć zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 16 marca 2023 r. zatytułowanym „Długoterminowa konkurencyjność UE: perspektywa na przyszłość po 2030 r.”.

¹ 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).

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej (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 ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 274 z 24.10.2022, s. 1).

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).

- (3) Dyrektywa 2009/12/WE ma zastosowanie do wszystkich portów lotniczych położonych na terytorium, na którym stosuje się Traktat, otwartych dla ruchu handlowego i obsługujących rocznie ponad pięć milionów pasażerów oraz do portu lotniczego o największym ruchu pasażerskim w każdym państwie członkowskim. Dyrektywa ta nakłada na państwa członkowskie obowiązek publikowania oraz corocznego aktualizowania wykazu portów lotniczych na ich terytorium, do których ma ona zastosowanie. Ze względu na fakt, że informacje zawarte w tym wykazie są publicznie dostępne, a zainteresowane strony mogą je w łatwy sposób uzyskać od 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) W dyrektywie 2009/33/WE nałożono na państwa członkowskie obowiązek przedkładania sprawozdań z wdrażania tej dyrektywy do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co trzy lata. Sprawozdania państw członkowskich mają zawierać informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami w ramach dyrektywy 2009/33/WE. Ponadto w dyrektywie 2009/33/WE nałożono na Komisję obowiązek przedkładania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań z wdrażania tej dyrektywy do dnia 18 kwietnia 2027 r., a następnie co trzy lata, w oparciu o sprawozdania przedkładane przez państwa członkowskie zgodnie z tą dyrektywą.

- (6) Aby zmniejszyć obciążenia administracyjne oraz zracjonalizować harmonogram sprawozdawczości, należy zmniejszyć częstotliwość składania sprawozdań przez państwa członkowskie na podstawie dyrektywy 2009/33/WE, a także w pełni dostosować ją do pięcioletnich okresów odniesienia przewidzianych w tej dyrektywie. Mając na uwadze tę zmianę częstotliwości składania sprawozdań, nie jest już zasadne wymaganie, aby taki obowiązek sprawozdawczy towarzyszył sprawozdaniom, o których mowa w art. 83 ust. 3 akapit drugi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE¹ oraz w art. 99 ust. 3 akapit drugi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE², które przewidują składanie sprawozdań co trzy lata. Ponieważ sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady opierają się na sprawozdaniach krajowych państw członkowskich, należy również odpowiednio dostosować częstotliwość tych sprawozdań.
- (7) W dyrektywie (UE) 2022/1999 nałożono na państwa członkowskie obowiązek przesyłania Komisji sprawozdania dotyczącego stosowania tej dyrektywy za każdy rok kalendarzowy. Biorąc pod uwagę ograniczone korzyści płynące ze składania sprawozdań co roku, a także w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych oraz racjonalizacji harmonogramu sprawozdawczości, należy ograniczyć częstotliwość składania takich sprawozdań do dwóch lat kalendarzowych.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

- (8) Jeżeli chodzi o treść sprawozdań dotyczących jej stosowania, dyrektywa (UE) 2022/1999 nakłada na państwa członkowskie obowiązek uwzględnienia, jeżeli jest to możliwe, 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 zbierają 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 dyrektywie (UE) 2022/1999 nałożono na Komisję także obowiązek przesyłania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, po raz pierwszy w 1999 r., a następnie co najmniej co trzy lata, sprawozdań dotyczących stosowania tej dyrektywy przez państwa członkowskie. Aby zmniejszyć obciążenia administracyjne oraz zracjonalizować harmonogram sprawozdawczości, należy wprowadzić wymóg przesyłania tych sprawozdań co cztery lata.
- (10) Art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/67/WE nakłada na Komisję obowiązek corocznego publikowania wykazu portów lotniczych objętych zakresem stosowania tej dyrektywy, a na państwa członkowskie obowiązek przekazywania Komisji danych potrzebnych do sporządzenia tego wykazu. Ze względu na fakt, że informacje te są publicznie dostępne, a zainteresowane strony mogą je w łatwy sposób uzyskać od 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

Uchyla 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 otrzymuje brzmienie:

„2. Do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia niniejszej dyrektywy. Sprawozdania te zawierają informacje o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy, o przyszłych działaniach wdrożeniowych oraz wszelkie inne informacje, które dane państwo członkowskie uznaje za istotne. Sprawozdania te zawierają również informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3 ust. 1 niniejszej dyrektywy, na podstawie danych przekazanych przez Komisję zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. Informacje te przedstawia się według kategorii zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2195/2002*.

* Rozporządzenie (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz.U. L 340 z 16.12.2002, s. 1).”;

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 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 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, oraz zawierają one następujące informacje:

- 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 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 określonym 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 wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK III

Wzorcowy formularz standardowy sprawozdania, do przesłania Komisji,
dotyczący naruszeń i kar

Państwo: _____

Rok: _____

KONTROLE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

		Miejsce rejestracji pojazdów ⁽¹⁾			Łączna liczba
		Państwo kontroli	Inne państwa członkowskie UE	Państwa trzecie	
Liczba jednostek transportowych skontrolowanych pod kątem zawartości ładunku (i ADR)					
Liczba jednostek transportowych nieprzestrzegających ADR					
Liczba unieruchomionych jednostek transportowych					
Liczba zauważonych naruszeń według kategorii ryzyka ⁽²⁾	I kategoria ryzyka				
	II kategoria ryzyka				
	III kategoria ryzyka				
Liczba nałożonych kar według typu kary	Ostrzeżenie				
	Grzywna				
	Inne				

Przypisy:

- (1) Do celów niniejszego załącznika za kraj rejestracji pojazdu uważa się kraj rejestracji pojazdu silnikowego.
- (2) W przypadku wielu naruszeń na jednostkę transportową stosuje się jedynie najpoważniejszą kategorię ryzyka zgodnie z załącznikiem II.”.