



Bruksela, 31 maja 2024 r.
(OR. en)

10275/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	6370/7/24 REV 7
Nr dok. Kom.:	15200/23 + ADD 1
Dotyczy:	Przygotowania do posiedzenia Rady (<u>ds. Transportu</u>, Telekomunikacji i Energii) w dniu 18 czerwca 2024 r. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych – Sprawozdanie z postępu prac

I. WPROWADZENIE

1. 7 listopada 2023 r. Komisja przedłożyła wyżej wymieniony wniosek (zwany dalej „dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego”) Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Wniosek stanowi uzupełnienie pakietu dotyczącego ekologizacji transportu towarowego przyjętego w lipcu 2023 r. w kontekście kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, mającego poprawić parametry transportu towarowego i przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.
3. W skład pakietu wchodzi również wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów drogowych, wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych („CountEmissions EU”) oraz wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym.

4. W dyrektywie w sprawie transportu kombinowanego proponuje się zmianę obecnie obowiązującej dyrektywy¹, aby dalej promować przejście z towarowego transportu drogowego na bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu, takie jak kolej, śródlądowe drogi wodne i żegluga morska bliskiego zasięgu, w celu zmniejszenia kosztów zewnętrznych unijnego systemu transportu.
5. Aby osiągnąć ten cel, we wniosku ustanawia się ogólne ramy wsparcia na potrzeby upowszechniania transportu intermodalnego realizowanego w całości lub w części na terytorium Unii. Co najważniejsze, określa się w nim specjalne zachęty na rzecz zwiększania konkurencyjności transportu kombinowanego, zdefiniowanego jako podzbiór operacji transportu intermodalnego, które umożliwiają osiągnięcie pewnego poziomu oszczędności kosztów zewnętrznych.
6. W dyrektywie w sprawie transportu kombinowanego proponuje się również zmianę rozporządzenia (UE) 2020/1056 w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego² (zwanego dalej „eFTI”), tak aby platformy eFTI mogły obliczać koszty zewnętrzne i generować zagregowane dane w celu lepszego monitorowania, zastępując tym samym dokumenty papierowe.
7. Wniosek ten jest trzecią próbą zmiany dyrektywy z 1992 r., która jest uważana za nieaktualną i mającą ograniczony zakres. Wnioski Komisji dotyczące zmiany aktu prawnego w 1998 r. i 2017 r. zostały później wycofane.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

8. Parlament Europejski wyznaczył jako komisję przedmiotowo właściwą Komisję Transportu i Turystyki (TRAN). 5 grudnia 2023 r. komisja TRAN wyznaczyła na sprawozdawcę Massimiliana Saliniego (PPE, IT).
9. 1 marca 2024 r. komisja TRAN opublikowała dokument roboczy³ zawierający zalecenia sprawozdawcy.

Projekt sprawozdania komisji TRAN zostanie przedstawiony w nowej kadencji parlamentarnej.

¹ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi, *Dz.U. L 368 z 17.12.1992*, s. 38–42.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego, *Dz.U. L 249 z 31.7.2020*, s. 33–48.

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_PL.pdf

10. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię na swojej 585. sesji plenarnej 14 lutego 2024 r. Komitet Regionów przyjął opinię na swojej 159. sesji plenarnej 31 stycznia–1 lutego 2024 r.

III. PRACE W RADZIE

11. Komisja przedstawiła wniosek i ocenę skutków na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne 19 listopada 2023 r. podczas prezydencji hiszpańskiej.
12. Dogłębna analiza wniosku rozpoczęła się podczas prezydencji belgijskiej. Od 12 stycznia do 31 maja 2024 r. grupa robocza przeprowadziła jedenaście dyskusji, w wyniku których opracowano siedem tekstów kompromisowych. W odpowiedzi na pytania zgłoszone przez kilka państw członkowskich na początku dyskusji Komisja doprecyzowała kwestię komplementarności między wnioskiem a proponowanym przeglądem dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów.

Definicja transportu kombinowanego (art. 1c)

– 40 % oszczędności kosztów zewnętrznych

Większość pytań i uwag dotyczyła nowo zaproponowanej definicji transportu kombinowanego, która wyraźnie odbiega od obowiązujących przepisów. Aby kwalifikować się jako transport kombinowany (a tym samym kwalifikować się do otrzymania specjalnych środków wsparcia), operacja transportu intermodalnego musi generować co najmniej o 40 % niższe koszty zewnętrzne (emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, urazy i ofiary śmiertelne, hałas i zatory komunikacyjne) niż alternatywna operacja wyłącznie drogowa. Przewiduje się, że metodyka obliczania kosztów zewnętrznych zostanie ustalona w drodze aktu wykonawczego z wykorzystaniem wartości jednostkowych z przyszłego zaktualizowanego wydania podręcznika dotyczącego kosztów zewnętrznych w sektorze transportu⁴.

⁴ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Essen H., Fiorello D., El Beyrouthy K. i in., *Podręcznik dotyczący zewnętrznych kosztów transportu – wersja z 2019 r. – 1.1*, Urząd Publikacji, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Podczas gdy niektóre delegacje poparły nowe podejście, inne zakwestionowały zasadność 40 %, brak zróżnicowania wartości kosztów zewnętrznych w zależności od krajowych warunków geograficznych oraz stosowanie aktu wykonawczego. Wiele delegacji uznało definicję za zbyt skomplikowaną i nieprzejrzystą. Kilka państw członkowskich wspólnie zaproponowało powrót do definicji opartej na odległości z podejścia ogólnego Rady z 2018 r.⁵ jako punktu wyjścia.

- *Nowa uproszczona metodyka*

W odpowiedzi na apele o jasność i przejrzystość prezydencja, na wniosek jednej z delegacji, opracowała nową uproszczoną metodę obliczeniową i zaproponowała włączenie jej jako załącznika do aktu podstawowego. Wzór oparto na długości poszczególnych odcinków operacji intermodalnej oraz na stosunku kosztów zewnętrznych transportu drogowego do kosztów zewnętrznych transportu innego niż drogowy (kolej, śródlądowe drogi wodne i żegluga morska bliskiego zasięgu). We wniosku utrzymano próg oszczędności kosztów zewnętrznych na poziomie 40 %.

Chociaż wiele delegacji doceniło wysiłki na rzecz wypracowania uproszczonej i jasnej metody obliczeń, propozycja prezydencji nie uzyskała wystarczającego poparcia, zwłaszcza ze strony tych delegacji, które zaproponowały powrót do definicji z podejścia ogólnego Rady z 2018 r.

- *Stosunek odcinków innych niż drogowe do odcinków drogowych*

W związku z uwagami grupy roboczej prezydencja skoncentrowała się następnie na nowym, całkowicie opartym na długości odcinków rozwiązaniu, wyrażonym jako stosunek długości odcinków innych niż drogowe do odcinków drogowych, niewymagającym obliczania kosztów zewnętrznych, lecz pośrednio skutkującym oszczędnościami w ich zakresie dzięki wykorzystaniu odcinków innych niż drogowe. Proponowana zmiana stanowi, że w przypadku transportu kombinowanego co najmniej 50 % całkowitej odległości musi być realizowane przez środki transportu innego niż drogowy.

Podczas gdy niektóre delegacje uznały nową definicję za krok we właściwym kierunku, inne wyraziły obawy, że może ona skutkować bardzo długimi odcinkami drogowymi.

⁵ ST 15147/18

- *Wyspy i wyspiarskie państwa członkowskie*

Ponieważ zaproponowano zmianę warunku definiującego transport kombinowany – z progu oszczędności kosztów zewnętrznych na co najmniej 50 % odcinków transportu będących odcinkami innymi niż drogowy – w tekście kompromisowym wprowadzono nowy przepis dotyczący wysp i wyspiarskich państw członkowskich w art. 1c ust. 2 lit. b) i art. 1b ust. 8, aby objąć zakresem dyrektywy połączenia towarowe między wyspami i wyspiarskimi państwami członkowskimi a kontynentem. Przepis ten został dodany przez prezydencję na wniosek zainteresowanych państw członkowskich.

Grupa robocza przeanalizowała różne warianty spójnej i skutecznej definicji transportu kombinowanego i konieczne będą dalsze prace w celu uzyskania wystarczającego poparcia ze strony delegacji.

Platformy eFTI (zmieniony art. 3)

Wniosek Komisji przewiduje, że organizatorzy transportu kombinowanego będą rejestrować dane na platformach eFTI przed rozpoczęciem operacji. Na podstawie tych danych platformy eFTI będą dokonywać niezbędnych obliczeń w celu potwierdzenia zgodności, a tym samym określenia kwalifikowalności operacji intermodalnej do zastosowania środków na rzecz transportu kombinowanego.

Rozporządzenie w sprawie eFTI nakłada na właściwe organy państw członkowskich obowiązek uznawania informacji regulacyjnych udostępnianych drogą elektroniczną przez podmioty gospodarcze (art. 5). W następstwie przeglądu rozporządzenia eFTI do 21 lutego 2029 r. przewiduje się jednak nałożenie na podmioty gospodarcze obowiązku udostępniania drogą elektroniczną informacji regulacyjnych właściwym organom (art. 16 rozporządzenia).

Podczas dyskusji na forum grupy roboczej niektóre delegacje poparły korzystanie z platform eFTI zgodnie z celami dotyczącymi cyfryzacji transportu towarowego w Unii.

Większość wyraziła jednak obawy, że platformy te jeszcze nie działają, i sprzeciwiła się przepisowi, który skutkowałby nałożeniem na operatorów transportu kombinowanego obowiązku korzystania z nich.

W odpowiedzi na obawy państw członkowskich prezydencja zaproponowała klauzulę przeglądową i odroczenie stosowania tego przepisu.

Konieczne będą dalsze prace w celu rozstrzygnięcia kwestii korzystania z platform eFTI, szczególnie w odniesieniu do korelacji między transpozycją dyrektywy a wdrożeniem i uruchomieniem platform eFTI.

Krajowe ramy polityki (art. 3a)

W art. 3a nakłada się na państwa członkowskie obowiązek przyjmowania, publikowania, wdrażania i oceny krajowych ram polityki na rzecz wspierania transportu intermodalnego, a w szczególności operacji transportu kombinowanego. Określono w nim również cel polegający na ogólnym zmniejszeniu o co najmniej 10 % całkowitych kosztów operacji transportu kombinowanego na ich terytorium. W załączniku dodano niewyczerpujący orientacyjny wykaz środków wsparcia.

Wiele delegacji sprzeciwiło się obowiązkowemu charakterowi krajowych ram polityki i zakwestionowało odnośny cel polegający na obniżeniu całkowitych kosztów operacji transportu kombinowanego o 10 %.

W kompromisowym tekście prezydencji dostosowano wymogi dotyczące krajowych ram polityki, odraczając datę przyjęcia krajowych ram polityki z 24 do 36 miesięcy po wejściu w życie dyrektywy. Okres na osiągnięcie celu 10 % został przedłużony z 7 lat i 6 miesięcy do 8 lat po wejściu w życie dyrektywy.

Ponadto dodano ust. 5a, zgodnie z którym państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu środków wsparcia w przypadku odcinka drogowego przebiegającego przez ich terytorium, na którym to odcinku nie ma miejsca załadunek lub rozładunek towarów.

Zwolnienie z zakazów obowiązujących w weekendy, w nocy i w dni ustawowo wolne od pracy (art. 9a)

Wniosek wprowadza nowe ogólnounijne zwolnienie regulacyjne z krajowych zakazów prowadzenia pojazdów wykonujących przewóz odcinkami drogowymi w ramach operacji transportu kombinowanego. Dyskusje na forum grupy roboczej pokazały, że zdania delegacji są w tej kwestii bardzo podzielone i że konieczne są dalsze prace.

Inne proponowane zmiany

W trakcie opracowywania siedmiu tekstów kompromisowych prezydencja wprowadziła do wniosku Komisji różne inne zmiany w odpowiedzi na uwagi delegacji. Wśród omawianych zmian są m.in.:

- *Zmiana tytułu dyrektywy w celu doprecyzowania, że ramy wsparcia na rzecz transportu intermodalnego obejmują „specjalne środki na rzecz kombinowanego transportu towarów”.*

- *Dodanie definicji organizatora transportu w art. 1b pkt 14.*
- *Dodanie wyjątku od wymogu zgodnej z ISO identyfikacji intermodalnych jednostek ładunkowych w odniesieniu do pojazdu drogowego lub nieprzystosowanych do przeładunku pionowego jednostek przewożonych za pomocą kolei, śródlądowych dróg wodnych lub żeglugi morskiej w przypadku odcinka przewozu innego niż drogowy.*
- *Zachowanie pierwotnego brzmienia art. 2 dyrektywy z 1992 r., ponieważ jego przeformułowanie we wniosku Komisji wzbudziło zbyt wiele wątpliwości dotyczących wykładni.*
- *Doprecyzowanie dowodu spełnienia warunków w zmienionym art. 3 ust. 4.*
- *Wzięcie pod uwagę proponowanych nowych zmian do rozporządzenia eFTI, aby uwzględnić obliczanie minimalnego udziału odcinków innych niż drogowy na poziomie 50 %.*
- *Zaktualizowanie wykazu podatków w art. 6 ust. 3 na wniosek kilku państw członkowskich.*
- *Zaktualizowanie odniesień w art. 9, ale z zachowaniem pierwotnego brzmienia, ponieważ nowo proponowane przeformułowanie wzbudziło zbyt wiele wątpliwości dotyczących wykładni.*
- *Dodanie niewielkich uzupełnień do niewyczerpującego orientacyjnego wykazu środków wsparcia w załączniku II.*
- *Dodanie szczegółowego wykazu wymogów przejrzystości dotyczących terminali jako załącznika III, co oznacza cofnięcie uprawnień wykonawczych przekazanych Komisji w tym zakresie.*
- *Dodanie punktów przeładunku w motywie 6.*

IV. PODSUMOWANIE

13. Coreper, w następstwie posiedzenia, które odbyło się 5 czerwca 2024 r., zwraca się do Rady o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z myślą o przygotowaniu podstaw do dalszych postępów w pracy nad dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego.