

Bruksela, 30 listopada 2018 r.  
(OR. en)

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2017/0290(COD)

---

---

13871/2/18  
REV 2

TRANS 503  
CODEC 1882

## SPRAWOZDANIE

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

---

Nr dok. Kom.: 14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Tekst mający znaczenie dla EOG)  
– Podejście ogólne

---

### I. WPROWADZENIE

1. W dniu 10 listopada 2017 r. Komisja przyjęła wyżej wymieniony wniosek, będący częścią pakietu dotyczącego mobilności „Europa w ruchu”, jako jedną z inicjatyw Komisji związanych z mobilnością niskoemisyjną. Wniosek ten stanowi przegląd dyrektywy 92/106/EWG<sup>1</sup> (dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego), będącej jedynym instrumentem prawnym na szczeblu unijnym mającym na celu bezpośrednio zachęcanie do przechodzenia z transportu drogowego do rodzajów transportu o niższych poziomach emisji, takich jak żegluga śródlądowa, transport morski i kolejowy.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi, Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38–42.

## **II. TREŚĆ WNIOSKU**

2. Głównym celem wniosku jest dalsze zwiększenie konkurencyjności transportu kombinowanego w stosunku do drogowego transportu towarów na duże odległości i w ten sposób wsparcie przesunięcia z transportu drogowego towarów do innych rodzajów transportu.
3. We wniosku przewidziano osiągnięcie tego celu poprzez:
  - rozszerzenie zakresu stosowania obecnej dyrektywy 92/106/EWG o krajowe operacje intermodalne;
  - uproszczenie definicji operacji transportu kombinowanego i zwiększenie elastyczności, jeśli chodzi o długość odcinka drogowego;
  - określenie wymogów dotyczących dowodów potrzebnych w odniesieniu do operacji transportu kombinowanego;
  - rozszerzenie środków wsparcia gospodarczego, głównie inwestycji w terminale przeładunkowe, w szczególności wzdłuż istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. Państwa członkowskie powinny wdrożyć dodatkowe środki wsparcia gospodarczego (takie jak zwolnienia podatkowe) i koordynować je między sobą oraz z Komisją.
4. Inicjatywa ta przyczynia się do realizacji programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), gdyż ma na celu aktualizację i uproszczenie obecnej dyrektywy.

## **III. PRACE W PARLAMENCIE EUROPEJSKIM**

5. W 2017 r. Parlament Europejski zwrócił się do Komisji o określenie jasnych, nowoczesnych i zrozumiałych przepisów w dziedzinie transportu kombinowanego, które mogą być wdrożone przez władze. Parlament wezwał Komisję w szczególności do zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego, aby wzmocnić transport multimodalny, zlikwidować nieuczciwe praktyki oraz zapewnić zgodność z przepisami socjalnymi dotyczącymi transportu kombinowanego.

6. Wniosek ustawodawczy został przydzielony parlamentarnej Komisji Transportu i Turystyki (TRAN), która wyznaczyła na sprawozdawczynię Danielę Aiuto (EFDD, Włochy). W dniu 25 kwietnia 2018 r. sprawozdawczyni przedstawiła komisji projekt swojego sprawozdania. W sprawozdaniu zaproponowano poprawki, które w dużej mierze popierają wniosek Komisji i uwzględniają ustalenia z poprzedzającej go oceny REFIT, a nawet zasugerowano wzmocnienie wniosku Komisji w kilku obszarach (jak np. obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich, zachęty podatkowe, które mają oferować państwa członkowskie w odniesieniu do operacji transportu kombinowanego, lub inwestycje wspierające tworzenie terminali przeładunkowych lub rozbudowę już istniejących). Głosowanie w komisji odbyło się w dniu 10 lipca 2018 r.
7. Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię w sprawie wniosku w dniu 19 kwietnia 2018 r.

#### **IV. PRACE W ORGANACH RADY**

8. Komisja przedstawiła wniosek w dniu 27 listopada 2017 r. na forum Grupy Roboczej ds. Transportu (kwestie intermodalności i sieci intermodalne), zwanej dalej „grupą roboczą”, po czym nastąpiła pierwsza wymiana poglądów. Ocena skutków wniosku była szczegółowo omawiana w dniach 12 i 25 stycznia 2018 r.
9. Dossier było szczegółowo omawiane podczas prezydencji bułgarskiej. Ogólnie rzecz biorąc, delegacje z zadowoleniem przyjęły planowany przegląd dyrektywy, która z biegiem czasu stała się mniej adekwatna. Zgodziły się, że należy przyspieszyć przechodzenie do innych rodzajów transportu niż transport drogowy, aby ograniczyć zagęszczenie ruchu i emisje. Niektóre delegacje wyraziły jednak wątpliwości co do tego, że wniosek ewidentnie skupia się na odcinku drogowym. Jeżeli chodzi o środki wsparcia w ujęciu ogólnym, delegacje oczekiwałyby, by ocena skutków stanowiła konkretniejsze wsparcie w zakresie sposobów dalszego rozwinięcia wyżej wymienionych środków. W odniesieniu do wsparcia dla inwestycji wiele delegacji zakwestionowało zaproponowany cel geograficznego rozmieszczenia terminali przeładunkowych, argumentując, że o rozmieszczaniu inwestycji i o samych inwestycjach w terminale powinny decydować potrzeby rynku.

10. Ponadto wiele delegacji wskazało na powiązania między przedmiotowym wnioskiem a niektórymi wnioskami stanowiącymi część pierwszego pakietu dotyczącego mobilności i stwierdziło, że należy temu powiązaniu poświęcić więcej uwagi. W tym względzie podkreśliły one możliwy wzrost liczby operacji kabotażowych na skutek tego, że ograniczenia dotyczące kabotażu przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 – tzw. rozporządzeniu w sprawie *dostępu do rynku* – nie będą miały zastosowania do drogowych odcinków transportu kombinowanego. Podkreśliły też, że potrzebna byłaby dalsza ocena powiązania między wnioskiem w sprawie transportu kombinowanego a konkretnymi przepisami dotyczącymi *delegowania kierowców* określonymi w dyrektywach 96/71/WE i 2014/67/UE. W związku z tym delegacje te podkreślały, że należy zachować spójność między odpowiednimi przepisami wyżej wymienionych dossier i że aby to zapewnić, prace nad nimi powinny być prowadzone równolegle.
11. W dniu 7 czerwca 2018 r. Rada ds. TTE przyjęła sprawozdanie z postępu prac nad przedmiotowym dossier. Opierając się na sprawozdaniu z postępu prac przygotowanym przez prezydencję bułgarską, prezydencja austriacka kontynuowała prace nad przedmiotowym dossier na posiedzeniach grupy roboczej w dniach 24 października i 7 listopada 2018 r., a także prowadziła wiele dyskusji dwustronnych z zamiarem wyjaśnienia stanowisk delegacji w głównych kwestiach dossier oraz wypracowania jak najlepszych rozwiązań kompromisowych z myślą o uzgodnieniu podejścia ogólnego.
12. Na podstawie uwag i sugestii delegacji prezydencja austriacka proponuje w tekście kompromisowym rozwiązania i wyjaśnienia dotyczące szeregu kwestii, z których najważniejsze są następujące:
- ograniczenie *zakresu stosowania dyrektywy do międzynarodowych* operacji transportu kombinowanego, mianowicie między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwem trzecim. W praktyce utrzymuje to zakres stosowania obecnej dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (między państwami członkowskimi), ale zawiera wyjaśnienie dotyczące operacji w państwach trzecich w związku z orzeczeniem ETS w sprawie C-2/84 (przy spełnieniu warunków kwalifikowalności dotyczących operacji transportu kombinowanego);

- wymogi *identyfikacyjne* do celów operacji transportu kombinowanego: identyfikacja intermodalnych jednostek załadunkowych zgodnie z międzynarodowymi normami ISO6346 i EN13044 jest wymagana w odniesieniu do naczep bez jednostki ciągnącej, nadwozi wymiennych lub kontenerów, ale nie będzie obowiązkowa w odniesieniu do przyczep ani do pojazdów z jednostkami ciągnącymi czy do naczep, których nie można podnosić dźwigiem;
- *rozszerzenie powyżej limitu 150 km w odniesieniu do każdego odcinka drogowego* będzie leżeć w gestii każdego państwa członkowskiego, zgodnie z jego specyfiką regionalną. Czynniki geograficzne i lokalizacja terminali przeładunkowych bardzo się różnią między państwami członkowskimi, dlatego każde państwo członkowskie będzie miało możliwość ustalenia, na jakich zasadach odcinki drogowe będą mogły przekroczyć limit 150 km, z myślą o dotarciu do najbliższego odpowiedniego terminala na ich terytorium. Aby pomóc operatorom transportu kombinowanego, państwa członkowskie będą zobowiązane podać wyżej wymienione przepisy do wiadomości publicznej;
- *niedyskryminacyjny dostęp do publicznie dotowanych terminali przeładunkowych* przez co najmniej 5 lat. Przepis ten odzwierciedla obiekcje niektórych państw członkowskich co do faktu, że będą mogły one zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do publicznie finansowanych lub współfinansowanych terminali tylko przez pewien okres, chyba że w kontrakcie zostanie wyraźnie określone inaczej. Państwa członkowskie będą jednak dysponować elastycznością polegającą na możliwości przedłużenia otwartego dostępu poza okres pięciu lat;
- obowiązek oceny przez Komisję możliwości *uproszczenia przepisów dotyczących pomocy państwa* mających zastosowanie do operacji transportu kombinowanego.

## V. GŁÓWNA NIEROZSTRZYGNIETA KWESTIA

### **Powiązanie z pierwszym pakietem dotyczącym mobilności w odniesieniu do przepisów w sprawie kabotażu i delegowania kierowców**

13. Wniosek Komisji nie zmienia art. 2 dyrektywy, jeżeli chodzi o krajowe kwoty i zakaz krajowych zezwoleń na operacje transportu kombinowanego. Wniosek Komisji nie zmienia także art. 4, zgodnie z którym przewoźnicy (spełniający warunki ustanowione rozporządzeniami (WE) 1071/2009 i 1072/2009) mają prawo prowadzenia kabotażu w początkowych/końcowych odcinkach drogowych, które są częścią operacji transportu kombinowanego, między państwami członkowskimi, ale także w obrębie danego państwa członkowskiego.
14. Od początku dyskusji w sprawie przedmiotowego wniosku w Radzie niektóre delegacje proponowały powrócić do zakresu stosowania obecnej dyrektywy (tj. operacji międzynarodowego transportu kombinowanego), ponieważ w ich rozumieniu nowy zakres stosowania byłby tożsamy z liberalizacją krajowego kabotażu. Delegacje te kwestionują wybór strategiczny polegający na zachęcaniu do operacji transportu kombinowanego kosztem potencjalnego wzrostu nielegalnego kabotażu lub nieuczciwej konkurencji w związku z tańszymi usługami oferowanymi przez pewnych przewoźników. Proponują one zatem skreślenie art. 4 obecnej dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego. Inne delegacje sprzeciwiają się temu.
15. Większość delegacji uważa, że jeżeli chodzi o odcinki drogowe operacji transportu kombinowanego, istnieje ścisły związek między kwestią kabotażu w przedmiotowej dyrektywie i w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 – tzw. rozporządzeniu w sprawie *dostępu do rynku*, a także ze szczególnymi przepisami dotyczącymi *delegowania kierowców*, określonymi w dyrektywach 96/71/WE i 2014/67/UE<sup>2</sup> – tzw. *lex specialis*. W związku z tym niezmiennie podkreślały one, że należy zachować spójność między odpowiednimi przepisami tych dossier i że aby to zapewnić, prace nad nimi powinny być prowadzone równolegle. Stosowanie przepisów dotyczących delegowania w odniesieniu do początkowych i końcowych odcinków drogowych operacji transportu kombinowanego jest obecnie regulowane we wniosku zmieniającym dyrektywę 2006/22/WE, jeżeli chodzi o wymogi egzekwowania, i określającym szczegółowe przepisy w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE, jeżeli chodzi o delegowanie kierowców, tzw. *lex specialis* (art. 2 ust. 2b i motyw 12e).

---

<sup>2</sup> Wniosek Komisji: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD).

16. Na posiedzeniach Coreperu w dniach 14 i 28 listopada 2018 r. dwa państwa członkowskie, popierane przez kilka innych delegacji, podkreśliły ponownie potrzebę skreślenia art. 4 obecnej dyrektywy. Inna grupa państw członkowskich ponownie wyraziła swój sprzeciw wobec skreślenia art. 4. W związku z tym prezydencja proponuje kompromis, który zmienia art. 4 poprzez dopuszczenie możliwości ograniczenia przez państwa członkowskie okresu, w którym dany pojazd może świadczyć usługi podczas początkowych lub końcowych odcinków drogowych w przyjmującym państwie członkowskim.
17. Inne nierozstrzygnięte kwestie wskazano w przypisach do tekstu w załączniku do niniejszego sprawozdania.
18. Wszystkie delegacje i Komisja zgłaszają ogólne zastrzeżenie weryfikacji do najnowszej wersji tekstu (w załączniku do niniejszego sprawozdania).
19. Komisja w pełni zastrzega swoje stanowisko w sprawie całego wniosku kompromisowego w oczekiwaniu na wynik negocjacji z Parlamentem Europejskim.
20. Delegacje DK i MT zgłosiły zastrzeżenie parlamentarne do wniosku.

## **VI. PODSUMOWANIE**

21. Komitet Stałych Przedstawicieli proszony jest o przeanalizowanie tekstu załączonego do niniejszego sprawozdania i o rozwiązanie, w miarę możliwości, nierozstrzygniętych kwestii, co umożliwi Radzie wypracowanie podejścia ogólnego do przedmiotowego wniosku na posiedzeniu w dniu 3 grudnia 2018 r.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY  
zmieniająca dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla  
pewnych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>3</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>4</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Negatywny wpływ transportu na zanieczyszczenie powietrza, emisje gazów cieplarnianych, wypadki, hałas i zagęszczenie ruchu nadal stanowi problem dla gospodarki, zdrowia i dobrego samopoczucia obywateli UE. Mimo faktu, że głównym winowajcą tych negatywnych skutków jest transport drogowy, szacuje się, że do 2050 r. transport drogowy towarów wzrośnie o 60 %.

---

<sup>3</sup> Dz.U. C z, s. .

<sup>4</sup> Dz.U. C z, s. .



- (2) Zmniejszenie negatywnych skutków działalności transportowej pozostaje jednym z głównych celów unijnej polityki transportowej. Dyrektywa Rady 92/106/EWG<sup>5</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.
- (3) Osiągnięcie celu przesunięcia do 2030 r. 30 % transportu drogowego towarów na odległościach większych niż 300 km do innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy lub wodny, a do 2050 r. – ponad 50 %, tak aby zoptymalizować działanie multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych rodzajów transportu, przebiega wolniej, niż przewidywano i według aktualnych prognoz nie uda się.
- (4) Dyrektywa 92/106/EWG przyczyniła się do rozwoju polityki Unii w zakresie transportu kombinowanego i pomogła przesunąć znaczną część transportu towarów z transportu drogowego. Niedociągnięcia we wdrażaniu tej dyrektywy, a w szczególności niejednoznaczne sformułowania i nieaktualne przepisy, a także ograniczony zakres środków wsparcia, znacznie ograniczyły jej wpływ.
- (5) Dyrektywa 92/106/EWG powinna zostać uproszczona, a jej wdrażanie usprawnione poprzez dokonanie przeglądu zachęt gospodarczych dla transportu kombinowanego, aby zachęcać do przesunięcia towarów z transportu drogowego do rodzajów transportu bardziej przyjaznych dla środowiska, bezpieczniejszych, bardziej energooszczędnych i powodujących mniejsze zagęszczenie ruchu.
- (6) [...]<sup>6</sup>

---

<sup>5</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).

<sup>6</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do zawężenia zakresu stosowania, zgodnie z zastrzeżeniem do art. 1 ust. 1.

- (6a) Art. 2 dyrektywy 92/106/EWG zabrania krajowych kwot i pozwoleń na operacje transportu kombinowanego. Niniejsza dyrektywa nie dotyczy umów dwustronnych zawieranych przez państwa członkowskie z państwami trzecimi w odniesieniu do operacji transportu kombinowanego.
- (7) Dalsza liberalizacja zawarta w art. 4 dyrektywy 92/106/EWG w stosunku do kabotażu określonego w rozporządzeniu (UE) nr 1072/2009 wpłynęła korzystnie na promowanie transportu kombinowanego i powinna co do zasady zostać utrzymana, należy jednak zapewnić, aby nie dochodziło do nadużyć. Doświadczenie pokazuje, że przepis ten był w pewnych częściach Unii systematycznie wykorzystywany do obchodzenia tymczasowego charakteru kabotażu i jako podstawa stałej obecności pojazdów w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby. Takie nieuczciwe praktyki mogą prowadzić do dumpingu socjalnego i zagrażają przestrzeganiu ram prawnych dotyczących kabotażu. Art. 4 dyrektywy 92/106/EWG powinien zostać zatem zmieniony przez udzielenie państwom członkowskim możliwości zajęcia się takimi problemami przez wprowadzenie proporcjonalnego limitu stałej obecności pojazdów na ich terytorium.
- (8) Definicja transportu kombinowanego w dyrektywie 92/106/EWG zawiera różne limity długości odcinków drogowych operacji transportu kombinowanego, zależnie od rodzaju transportu na odcinku niedrogowym. W przypadku transportu kolejowego nie ma ustalonego limitu odległości, lecz użyte zostało niezdefiniowane pojęcie „najbliższego odpowiedniego terminala” zapewniające pewną elastyczność w celu uwzględnienia specyficznych sytuacji. Ograniczenie to spowodowało wiele trudności przy jej wdrażaniu ze względu na różne interpretacje oraz konkretne problemy z ustaleniem warunków wdrożenia. Należy usunąć te niejasności, zapewniając jednocześnie zachowanie pewnego stopnia elastyczności. W szczególności zezwolenie na jednakową strefę zasięgu dla wszystkich kombinacji rodzajów transportu oraz ułatwienie egzekwowania dzięki prostocie mierzenia odległości odcinka drogowego w linii prostej w oparciu o adresy lub współrzędne GNSS początkowego i końcowego punktu odcinka drogowego (przy użyciu na przykład istniejących narzędzi) uprościłoby planowanie operacji transportu kombinowanego.

(8a) Cele niniejszej dyrektywy polegające na dalszym promowaniu przechodzenia od transportu drogowego do środków transportu bardziej przyjaznych środowisku, a zatem na zmniejszeniu negatywnego oddziaływania unijnego systemu transportowego powinny zostać osiągnięte na całym terytorium Unii Europejskiej. Limit odległości wynoszący 150 km w linii prostej co do zasady zezwala na jednakową strefę zasięgu dla wszystkich środków transportu we wszystkich państwach członkowskich, mimo to należy uwzględnić różnice między regionami zależne od kryteriów geograficznych i ekonomicznych, a także gęstość zaludnienia. Potrzebna może być pewna elastyczność pozwalająca na przekroczenie tego limitu długości odcinka drogowego, jeżeli w tej odległości nie ma terminalu drogowego/kolejowego odpowiedniego w zakresie urządzeń przeładunkowych lub zdolności przepustowej terminalu. W tym samym zakresie potrzebna jest elastyczność pozwalająca na zmniejszenie tego limitu długości odcinka drogowego w szczególnych, jasno zdefiniowanych przypadkach w celu zapewnienia, aby we wszystkich państwach członkowskich następowało przesunięcie z transportu drogowego do przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu oraz aby uniknąć sytuacji, gdy niektóre regiony korzystają z przesunięcia międzygałęziowego, natomiast inne, wręcz przeciwnie, odnotowują wzrost transportu drogowego: w sytuacji, gdy odcinek drogowy przechodzi przez terytorium danego państwa członkowskiego bez załadunku lub rozładunku towarów, to państwo członkowskie może postanowić o nieuznawaniu tej operacji jako transportu kombinowanego i tym samym nie stosować środków wsparcia przewidzianych w niniejszej dyrektywie lub dyrektywie 96/53/EWG względem odstępstw od masy w odniesieniu do transportu kombinowanego<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do tego motywu, zgodnie ze swoimi zastrzeżeniami do art. 1 ust. 3a i 3b.

- (9) W definicji transportu kombinowanego w dyrektywie 92/106/EWG zapewnia się – poprzez wprowadzenie minimalnej odległości 100 km w przypadku odcinka niedrogowego operacji transportu kombinowanego – objęcie większości operacji transportu kombinowanego. Przewozy na odcinkach w ramach transportu kolejowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu wykonywane są zazwyczaj na duże odległości, aby mogły konkurować z transportem wyłącznie drogowym. Minimalna odległość zapewnia również wyłączenie z zakresu szczególnych operacji, takich jak krótkie przeprawy promem, które tak czy inaczej miałyby miejsce. Przy takim ograniczeniu dotyczącym minimalnej odległości niektóre operacje żeglugi śródlądowej wokół portów oraz w aglomeracjach i wokół nich, które to operacje 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 objęte zakresem stosowania obecnej dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego. Przydatne byłoby zatem usunięcie tego ograniczenia dotyczącego minimalnej odległości przy jednoczesnym utrzymaniu wyłączenia odcinków niedrogowych, których jedynym celem jest pokonanie naturalnej przeszkody i które nie niosą ze sobą przesunięcia międzygałęziowego w UE. Takie wyłączone odcinki niedrogowe obejmują bezpośrednie wyspiarskie przeprawy promem (jak np. Cork–Roscoff lub z Puttgarden do Rødby) lub przejazd tunelem (jak np. tunel pod kanałem La Manche), w przypadku których nie ma alternatywy drogowej dla odcinka niedrogowego, oraz przypadki, takie jak przeprawa promem z Tallinna do Sztokholmu lub przeprawa promem z Bari do Dubrownika, gdy istnieje teoretyczna alternatywa drogowa dla odcinka niedrogowego danej operacji, ale skorzystanie z tego odcinka drogowego nie jest opłacalne, ponieważ jest on znacznie dłuższy i niekorzystnie wpływa na konkurencyjność, powodując opóźnienia i wzrost cen. Z drugiej strony, jeżeli z kolei lub żeglugi śródlądowej korzysta się przed przeprawą promem lub po niej, a warunki dotyczące początkowych i końcowych odcinków drogowych są spełnione, łańcuch transportowy od nadawcy do odbiorcy powinien również kwalifikować się jako transport kombinowany. Ponadto odcinki niedrogowe składające się z połączeń wyspiarskich, w przypadku gdy operator postanowi skorzystać z promu, aby dostać się do bardziej oddalonego portu zamiast do najbliższego, unikając tym samym transportu drogowego na znacznej odległości, jak w razie korzystania z promu Cork–Santander zamiast jazdy z Roscoff do Hiszpanii, nie powinny być wyłączone i powinny móc korzystać ze wsparcia, ponieważ niosą ze sobą przesunięcie międzygałęziowe.

- (9a) Ponadto mimo że obecna definicja transportu kombinowanego obejmuje wyłącznie operacje między państwami członkowskimi, należy rozumieć, że część intermodalnej operacji transportowej między państwami członkowskimi a państwem trzecim jest objęta dyrektywą, jeżeli unijna część operacji spełnia warunki określone w definicji transportu kombinowanego, ponieważ niesie ze sobą przesunięcie międzygałęziowe w Unii. W tym przypadku jednak odcinek drogowy, który przecina granicę Unii Europejskiej, musi na terytorium UE mieć długość co najmniej 100 km. Aby uniknąć wszelkich wątpliwości, konieczne jest doprecyzowanie w tym względzie.
- (9b) Mimo że część intermodalnych operacji transportowych rozpoczynająca lub kończąca się w państwach trzecich, która ma miejsce w obrębie Unii, jest objęta niniejszą dyrektywą pod pewnymi warunkami, warunki dostępu do rynku i dostępu do zawodu mające zastosowanie do przewoźników z państw trzecich nadal podlegają umowom Unii lub państw członkowskich z państwami trzecimi zawierającym przepisy dotyczące transportu drogowego.
- (10) Minimalny limit rozmiaru intermodalnych jednostek załadunkowych obecnie określony w definicji transportu kombinowanego mógłby zahamować przyszły rozwój innowacyjnych rozwiązań intermodalnych dla transportu miejskiego i w związku z tym należy usunąć wszelkie limity wielkości lub formatu kontenera. Z drugiej strony możliwość identyfikacji intermodalnych jednostek załadunkowych z wykorzystaniem istniejących i szeroko używanych środków identyfikacji mogłaby przyspieszyć obsługę intermodalnych jednostek załadunkowych w terminalach i ułatwić przebieg operacji transportu kombinowanego. Maksymalne wymiary dozwolonych intermodalnych jednostek załadunkowych na początkowym i końcowym odcinku drogowym są regulowane przepisami dyrektywy 96/53/WE.

- (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. W szczególności należy powtórzyć, że taki dowód można dostarczyć, częściowo lub w pełni, za pośrednictwem istniejących dokumentów transportowych, takich jak listy przewozowe przewidziane w różnych konwencjach międzynarodowych. Należy zachęcać do wykorzystywania i przedstawiania informacji transportowych za pomocą środków elektronicznych, takich jak elektroniczne listy przewozowe (eCMR)<sup>8</sup>, ponieważ upraszcza to dostarczanie stosownych dowodów. W tym względzie należy zapewnić przyjmowanie informacji elektronicznych przez właściwe organy. Przedstawione dowody, w formie papierowej lub elektronicznej, powinny być wiarygodne i uwierzytelnione – w zależności od formatu – odręcznym podpisem, pieczęcią lub elektroniczną metodą uwierzytelniania. Ramy prawne i inicjatywy na rzecz uproszczenia procedur administracyjnych i na rzecz digitalizacji pewnych aspektów transportu powinny uwzględniać rozwój sytuacji na poziomie unijnym.
- (12) Zakres obecnych środków wsparcia gospodarczego zdefiniowanych w dyrektywie 92/106/EWG jest bardzo ograniczony i obejmuje środki podatkowe (zwrot lub obniżenie podatków), które dotyczą jedynie pewnych rodzajów kolejowych/drogowych operacji transportu kombinowanego. Należy również wspierać inne odpowiednie środki dotyczące wszystkich kombinacji rodzajów transportu, aby zmniejszyć udział drogowego transportu towarowego oraz propagować korzystanie z innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski, aby zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza, emisje gazów cieplarnianych, liczbę wypadków drogowych, hałas i zagęszczenie ruchu.

---

<sup>8</sup> Przewidziane w Protokole dodatkowym do konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącym elektronicznego listu przewozowego.

(13) Główne wąskie gardło w infrastrukturze utrudniające przesunięcie z transportu drogowego towarów do innych rodzajów transportu znajduje się na poziomie terminali przeładunkowych. Obecne rozmieszczenie terminali przeładunkowych i pokrycie ich siecią terytorium Unii, w tym w ramach istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, nie są wystarczające, przy czym zdolność przepustowa istniejących terminali przeładunkowych sięga swoich 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 mogą przyjmować środki wspierające inwestycje, które zapewniłyby udostępnienie przewoźnikom sieci wydajnych terminali przeładunkowych transportu kombinowanego o wystarczającej zdolności przeładunkowej pozwalającej na sprostanie istniejącemu i przyszłemu zapotrzebowaniu na infrastrukturę transportową. Takie środki mogą przyjąć formę planowania krajowej polityki transportowej, specjalnego planowania przestrzennego, partnerstw publiczno-prywatnych, leasingu krajowych lub gminnych gruntów do specjalnego celu lub różnych środków pomocy państwa. Uczyniłoby to operacje transportu kombinowanego bardziej konkurencyjnymi niż transport wyłącznie drogowy oraz jednocześnie zachęciłoby do korzystania z alternatywnych rozwiązań w ramach transportu towarowego i zwiększyłoby przesunięcie międzygałęziowe.

(13a) Zwiększenie pokrycia siecią terminali przeładunkowych oraz ich wydajności i zdolności przepustowej powinno mieć miejsce przynajmniej wzdłuż istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. Aby operacje mogły korzystać z niniejszej dyrektywy i przy należyтым uwzględnieniu gęstości zaludnienia, ograniczeń geograficznych i naturalnych, warunków rynkowych oraz przepływów handlowych i towarowych, długoterminowym celem powinno być, aby średnio co najmniej jeden odpowiedni terminal przeładunkowy na potrzeby transportu kombinowanego znajdował się nie dalej niż 150 km od dowolnego miejsca wysyłki w Unii. Koordynacja między państwami członkowskimi i, w stosownych przypadkach, Komisją ułatwiłaby realizację tego celu.

- (13b) W szczególności, gdy terminal otrzymuje wsparcie ze środków publicznych, wydaje się istotne, aby wszystkim użytkownikom transportu kombinowanego przyznany został bez dyskryminacji otwarty dostęp na co najmniej określony czas. Minimalny okres 5 lat wydaje się odpowiedni, ponieważ na przykład taki przepis zawierają umowy dotyczące współfinansowania terminali w ramach programu funduszy ESI.<sup>9</sup> Inne kontrakty, programy lub państwa członkowskie mogą jednak przewidzieć dłuższy okres. Środki, które dokumentują taki otwarty, niedyskryminacyjny dostęp (takie jak publikowanie informacji na temat opłat za usługi terminalu) mogą przyczynić się do dalszej promocji transportu intermodalnego i tym samym do pochodnego przesunięcia międzygałęziowego.
- (14) Państwa członkowskie mogą wdrażać środki wsparcia gospodarczego – oprócz już istniejących – przeznaczone dla różnych odcinków i elementów operacji transportu kombinowanego. Środki takie mogą, bez uszczerbku dla art. 29–37 dyrektywy 2012/34/UE, obejmować na przykład obniżenie niektórych podatków, opłat za dostęp do infrastruktury, opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych lub innych opłat transportowych, bezpośrednie dotacje dla transportu intermodalnych jednostek załadunkowych w ramach operacji transportu kombinowanego, częściowy zwrot kosztu przeładunków, zwolnienie z zakazu ruchu, wsparcie na rzecz inwestycji w cyfrowe rozwiązania dla transportu kombinowanego.
- (15) Środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego muszą być wdrażane zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Ponadto, uwzględniając znaczenie takiego wsparcia dla rozwoju transportu kombinowanego, Komisja powinna<sup>10</sup> [...] w świetle zgromadzonych doświadczeń ocenić możliwość opracowania kryteriów zgodności pewnych rodzajów pomocy na rzecz transportu kombinowanego z rynkiem wewnętrznym.
- (16) [...] (*przeniesiono do motywu 13a*)
- (17) Środki wsparcia powinny również podlegać regularnemu przeglądowi dokonywanemu przez państwa członkowskie w celu zapewnienia ich skuteczności i efektywności.

---

<sup>9</sup> Jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) 1303/2013, w szczególności w art. 71.

<sup>10</sup> Zgodnie z uwagami dotyczącymi art. 6 ust. 8a Komisja sprzeciwia się zastąpieniu *może* przez *powinna*.



- (18) Do celów niniejszej dyrektywy nie powinno istnieć rozróżnienie pomiędzy zarobkowym transportem kombinowanym a transportem kombinowanym na potrzeby własne.
- (19) Aby nadać za zmianami w zakresie transportu w Unii, a w szczególności na rynku transportu kombinowanego, i umożliwić ocenę tych zmian, odpowiednie, porównywalne i wiarygodne dane i informacje powinny być gromadzone na szczeblu unijnym<sup>11</sup> i przez państwa członkowskie oraz regularnie przekazywane Komisji. Komisja powinna co pięć lat składać sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat stosowania niniejszej dyrektywy. Do tego celu należy ponownie wykorzystywać [...] odpowiednie dane i informacje z istniejących źródeł, takich jak Eurostat lub krajowe bazy danych statystycznych, dotyczące transportu kombinowanego, gdy są dostępne, oraz aby uniknąć powielania prac i obciążeń administracyjnych.
- (19a) Aby zapewnić jednolite warunki służące ułatwieniu składania wymaganych sprawozdań przez państwa członkowskie, Komisja powinna przyjąć wytyczne dla państw członkowskich opisujące metody kompilowania i przedstawiania informacji dotyczących operacji transportu kombinowanego, o których mowa w art. 5 ust. 1.
- (20) Przejrzystość jest ważna dla wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w operacje transportu kombinowanego. W celu wspierania takiej przejrzystości należy zapewnić publikację wszystkich odpowiednich przepisów, środków i danych kontaktowych w łatwo dostępny sposób.
- (21) [...]

---

<sup>11</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do tego motywu, ponieważ art. 5 nie przewiduje żadnego gromadzenia informacji na szczeblu UE.

(22) Z uwagi na fakt, że cele niniejszej dyrektywy polegające na dalszym propagowaniu przesunięcia z transportu drogowego do bardziej przyjaznych środowisku rodzajów transportu, a tym samym na ograniczeniu negatywnych efektów zewnętrznych systemu transportowego w Unii, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast – ze względu na głównie transgraniczny charakter kombinowanego transportu towarów i powiązaną infrastrukturę oraz problemy, którym niniejsza dyrektywa ma zaradzić – możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(23) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 92/106/EWG,

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 rodzajów międzynarodowego transportu kombinowanego towarów”;

#### *nowy Artykuł 1a:*

Celem dyrektywy jest przyczynienie się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu przez propagowanie rozwoju operacji transportu kombinowanego i wspieranie przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego towarów na inne rodzaje transportu, takie jak transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski, przez zwiększenie konkurencyjności operacji transportu kombinowanego w stosunku do drogowego transportu towarów.

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do międzynarodowych<sup>12</sup> operacji transportu kombinowanego.
2. Do celów niniejszej dyrektywy „międzynarodowy transport kombinowany” oznacza przewóz intermodalnych jednostek ładunkowych (załadowanych lub pustych) w ramach operacji transportowej między państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a państwem trzecim, składający się z początkowego lub końcowego odcinka drogowego trasy, lub obu z nich, a także jednego lub większej liczby niedrogowych odcinków trasy z wykorzystaniem transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego:

intermodalne jednostki ładunkowe rozumie się jako:

- a) przyczepę lub naczepę, bez jednostki ciągnącej, w nadwoziu wymiennym lub kontenerze, zdefiniowanych zgodnie z systemem identyfikacji ustanowionym na podstawie międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044, w przypadku gdy sama intermodalna jednostka ładunkowa podlega przeładunkowi między różnymi rodzajami transportu; lub
- b) pojazd drogowy (samochód ciężarowy z przyczepą lub bez niej lub naczepa z jednostką ciągnącą) lub naczepę, której nie można podnosić dźwigiem<sup>13</sup>, przewożone koleją, żeglugą śródlądową lub transportem morskim na niedrogowym odcinku trasy.

[...] <sup>14</sup>

- 2a. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do tych operacji transportu kombinowanego, w których dla co najmniej jednego z odcinków niedrogowych istnieje równoważne odpłacalne alternatywne rozwiązanie drogowe, i tym samym cała operacja niesie ze sobą przesunięcie międzygałęziowe w Unii.

---

<sup>12</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do tego zakresu stosowania. Zdaniem Komisji zakres stosowania wniosku zostaje tu zmniejszony o 20 %.

<sup>13</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do wyłączenia z wymogów identyfikacyjnych naczep, których nie można podnosić dźwigiem.

<sup>14</sup> Komisja, popierana przez BE, LU i PT, wolałaby zachować obowiązek identyfikacji naczep, których nie można podnosić dźwigiem, po okresie przejściowym.

3. Żaden odcinek drogowy, o którym mowa w ust. 2, nie może przekroczyć odległości 150 km w linii prostej;<sup>15</sup>

Ten limit długości odcinka drogowego stosuje się do całkowitej długości każdego odcinka drogowego, niezależnie od wszelkich pośrednich odbiorów na początkowym odcinku i dostaw na ostatnim odcinku trasy. Transportu pustych jednostek załadunkowych przed początkowym lub po ostatnim odcinku drogowym (jak na przykład z lub do magazynu kontenerów) nie uznaje się za część operacji transportu kombinowanego.

- 3a. Jeżeli w odległości 150 km w linii prostej nie ma terminalu drogowego/kolejowego<sup>16</sup> odpowiedniego w zakresie urządzeń przeładunkowych i zdolności przepustowej terminalu, ten limit długości odcinka drogowego może zostać przekroczony w przypadku operacji transportu kombinowanego, aby umożliwić dotarcie do najbliższego geograficznie odpowiedniego terminalu transportowego, który posiada potrzebną operacyjną zdolność przeładunkową, zgodnie z przepisami określonymi przez państwa członkowskie. Do tego celu państwa członkowskie określają, czy niezbędna operacyjna zdolność przeładunkowa<sup>17</sup> nie jest dostępna, i określają odpowiednie alternatywy<sup>18</sup>. Państwa członkowskie publikują te przepisy.

---

<sup>15</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do skreślenia limitu 20 % i powiązanego odniesienia w art. 3.

<sup>16</sup> MT, PL i PT proponują dodać porty morskie.

<sup>17</sup> Komisja zgłasza poważne zastrzeżenie dotyczące zmniejszenia kwalifikowalności do wsparcia poniżej dzisiejszego poziomu. Komisja proponuje zastąpienie tego ustępu następującym tekstem: *Jeżeli w odległości 150 km w linii prostej nie ma terminalu drogowego/kolejowego odpowiedniego w zakresie urządzeń przeładunkowych, zdolności przepustowej terminalu, godzin otwarcia terminalu lub odpowiednich usług kolejowego transportu towarowego, ten limit długości odcinka drogowego może zostać przekroczony w przypadku operacji transportu kombinowanego, aby umożliwić dotarcie do najbliższego geograficznie odpowiedniego terminalu transportowego, który posiada potrzebną operacyjną zdolność przeładunkową.*

<sup>18</sup> Komisja, poparta przez BE i LU, opowiada się za poprzednią wersją tekstu, ze zharmonizowanymi przepisami na szczeblu UE.

- 3b. Państwo członkowskie może postanowić o niestosowaniu środków wsparcia przewidzianych w art. 6 niniejszej dyrektywy do odcinka drogowego, który przechodzi przez jego terytorium bez załadunku lub rozładunku towarów. To państwo członkowskie może postanowić, że do celów dyrektywy 96/53/WE takiego odcinka drogowego nie uznaje się za część operacji transportu kombinowanego. Państwa członkowskie publikują te przepisy.<sup>19 20 21</sup>
4. W przypadku gdy operacja transportu kombinowanego rozpoczyna lub kończy się poza Unią, niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do części operacji w Unii, jeżeli:
- a) część operacji mająca miejsce w Unii spełnia wymogi określone w ust. 2, 2a, 3, 3a i 3b; oraz
  - b) odcinek niedrogowy, który przechodzi przez granicę unijną, ma w Unii długość co najmniej 100 km.”;
- 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 prowadzący daną operację transportu drogowego może przedstawić wyraźny dowód na to, że taki transport drogowy stanowi odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego.
2. Dowód, o którym mowa w ust. 1, zawiera następujące informacje:
  - a) nazwę / imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe nadawcy lub operatora, który w imieniu nadawcy organizuje operację transportu kombinowanego;

---

<sup>19</sup> Komisja zgłasza poważne zastrzeżenie do tego ustępu.

<sup>20</sup> IT, PL, SI i FI zgłaszają zastrzeżenie do tego ustępu.

<sup>21</sup> SI proponuje alternatywne brzmienie tego ustępu: *Tranzyt przez państwo członkowskie UE w ramach początkowego lub końcowego odcinka drogowego transportu kombinowanego jest dozwolony/możliwy wyłącznie, jeżeli to państwo członkowskie nie oferuje odpowiedniego terminala transportu kombinowanego.*

- b) identyfikację transportowanej intermodalnej jednostki załadunkowej lub, w przypadku pojazdu drogowego przewożonego na odcinku niedrogowym, identyfikację tego pojazdu drogowego;
- ba) nazwę / imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe odbiorcy;
- c) przebieg trasy operacji transportu kombinowanego:
- miejsca, w których każdy z różnych odcinków transportu kombinowanego zaczynają i kończą się w Unii, oraz odpowiednie daty;
  - następujące odległości:
    - (i) odległości w linii prostej dla każdego odcinka drogowego w Unii;
    - (ii) [...] <sup>22</sup>;
    - (iii) operacje transportu kombinowanego z zastrzeżeniem art. 1 ust. 4 lit. b), długość odcinka niedrogowego w Unii;
  - odcinek drogowy może przekraczać 150 km wyłącznie zgodnie z odpowiednimi przepisami państw członkowskich, o których mowa w art. 1 ust. 3a <sup>23</sup>;
  - w przypadku początkowego odcinka drogowego – potwierdzenie z pierwszego/następnego terminala przeładunkowego dowodzące, że zidentyfikowana intermodalna jednostka załadunkowa będzie podlegała przeładunkowi między rodzajami transportu, w tym miejsce i datę, lub potwierdzenie od odpowiedniego(-ch) operatora(-ów) odcinka niedrogowego, że zidentyfikowana intermodalna jednostka załadunkowa lub pojazd drogowy zostaną przez nich przewiezione jako część tej operacji transportu kombinowanego, w tym miejsce i datę odbioru;

---

<sup>22</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do skreślenia tego punktu w związku ze skreśleniem limitu 20 % w art. 1 ust. 3 lit. b).

<sup>23</sup> Komisja proponuje skreślić to tiret, aby uwzględnić zmianę art. 1 ust. 3a zaproponowaną w przypisie 15 i wstawić brzmienie ze sprawozdania z postępu prac prezydencji bułgarskiej: – *jeżeli odcinek drogowy przekracza 150 km w linii prostej, uzasadnienie przekroczenia odległości zgodnie z warunkami określonymi w art. 1 ust. 3a.*

- w przypadku końcowego odcinka drogowego – potwierdzenie z ostatniego terminala przeładunkowego dowodzące, że zidentyfikowana intermodalna jednostka załadunkowa podlegała przeładunkowi między rodzajami transportu, w tym miejsce i datę, lub potwierdzenie od odpowiedniego(-ch) operatora(-ów) odcinka niedrogowego, że zidentyfikowana intermodalna jednostka załadunkowa lub pojazd drogowy zostały przez nich przewiezione jako część tej operacji transportu kombinowanego, w tym miejsce i datę dostawy.

- 2a. Każdy dowód, o którym mowa w ust. 1, jest należycie uwierzytelniany.
3. Istniejących dowodów lub dokumentów można użyć, jeżeli przekazane zostały wszystkie informacje wymagane zgodnie z art. 3 ust. 2. W tym przypadku nie wymaga się żadnych dodatkowych dowodów ani dokumentów w celu udowodnienia, że przewoźnik przeprowadza operację transportu kombinowanego.
4. Dowód, o którym mowa w ust. 1, przedstawia się na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych państwa członkowskiego, w którym przeprowadzana jest kontrola. Powinien on być sporządzony w języku urzędowym tego państwa członkowskiego lub w języku angielskim.
- 4a. W przypadku kontroli drogowych kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem, nadawcą lub operatorem, który w imieniu nadawcy organizuje operację transportu kombinowanego, lub inną osobą lub podmiotem, które mogą pomóc mu w dostarczeniu informacji, o których mowa w ust. 2. Informacje te przekazuje się podczas kontroli drogowej<sup>24</sup>.
5. Taki dowód może być przedstawiony w formie elektronicznej, z zastosowaniem ustrukturyzowanego formatu edytowalnego, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania komputerowego.

---

<sup>24</sup> Zgodnie z najnowszą wersją kompromisową art. 8 ust. 4a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

6. W przypadku kontroli drogowych rozbieżność operacji transportowej z przedstawionym dowodem, w szczególności w odniesieniu do informacji dotyczących przebiegu trasy, o których mowa w ust. 2 lit. c), jest dozwolona, jeśli jest to należycie uzasadnione, w przypadku wystąpienia wyjątkowych i nieprzewidzianych okoliczności pozostających poza kontrolą przewoźnika(-ów) i powodujących zmiany operacji transportu kombinowanego. W celu przedstawienia wymaganego dowodu kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem, nadawcą lub operatorem, który w imieniu nadawcy organizuje operację transportu kombinowanego, lub każdą inną osobą lub podmiotem, które mogą przedstawić dodatkowe uzasadnienie tej rozbieżności między dowodem a faktyczną operacją.”;
- 4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

#### „Artykuł 4

1. Wszyscy przewoźnicy mający siedzibę w danym państwie członkowskim, którzy spełniają warunki dostępu do zawodu i dostępu do rynku transportu towarów, mają prawo prowadzić, w kontekście operacji międzynarodowego transportu kombinowanego, początkowe lub końcowe odcinki drogowe.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą – w razie konieczności, aby uniknąć nadużyć polegających na świadczeniu nieograniczonych i stałych usług na początkowych i końcowych odcinkach drogowych w przyjmującym państwie członkowskim – przewidzieć, aby ostatni rozładunek na takim odcinku drogowym miał miejsce w ustalonym okresie od momentu wjazdu pojazdu do przyjmującego państwa członkowskiego. Okres ten nie może być krótszy niż 5 dni. Państwo członkowskie korzystające z tej możliwości ustanawia również okres po zakończeniu operacji przewoźnika dotyczących takich odcinków drogowych, podczas którego ten sam pojazd lub, w przypadku sprzężonej kombinacji, pojazd silnikowy danej kombinacji nie mogą być używane w tym przyjmującym państwie członkowskim do takich początkowych lub końcowych odcinków drogowych lub operacji kabotażu, zgodnie z definicją w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009. Okres ten nie przekracza [7] dni.



3. Państwa członkowskie korzystające z odstępstwa przewidzianego w ust. 2 zapewniają, oprócz tego, co przewidziano w art. 3, aby transport drogowy był uznawany za część operacji transportu kombinowanego objętej niniejszą dyrektywą wyłącznie, jeżeli przewoźnik prowadzący daną operację transportu drogowego może przedstawić wyraźny dowód przeprowadzenia odpowiednich poprzednich operacji i potwierdzenie czasu wjazdu pojazdu do przyjmującego państwa członkowskiego.
4. Państwa członkowskie korzystające z odstępstwa przewidzianego w ust. 2 powiadamiają o tym Komisję przed zastosowaniem odpowiednich środków krajowych. Dokonują przeglądu tych przepisów nie rzadziej niż co 5 lat i przekazują Komisji wyniki przeglądu. W przejrzysty sposób udostępniają publicznie przepisy, w tym długość odpowiednich okresów.”;
- 5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxxx – 18 miesięcy od transpozycji dyrektywy], a następnie co [pięć] lat sprawozdanie zawierające informacje dotyczące operacji transportu kombinowanego objętych niniejszą dyrektywą na ich terytorium. Sprawozdanie to zawiera informacje i dane statystyczne, gdy są dostępne,<sup>25</sup> dotyczące w szczególności głównych krajowych i transgranicznych korytarzy sieci transportowych wykorzystywanych w operacjach transportu kombinowanego, liczby pojazdów (przy czym pociąg drogowy liczy się jako jeden pojazd), transportowanych nadwozi wymiennych i kontenerów, transportowanych tonaży, wykazu terminali przeładunkowych obsługujących operacje transportu kombinowanego oraz przeglądu wszystkich stosowanych i planowanych krajowych środków wsparcia.
  - a) [...];
  - b) [...];

---

<sup>25</sup> Komisja zgłasza zastrzeżenie do ograniczenia sprawozdawczości do łatwo dostępnych informacji, czyli tym samym złagodzenia obowiązku poniżej dzisiejszego poziomu.

- c) [...];
  - d) [...].
2. Komisja przyjmuje wytyczne dla państw członkowskich opisujące metody kompilowania i przedstawiania informacji dotyczących operacji transportu kombinowanego, o których mowa w ust. 1.
3. Na podstawie analizy sprawozdań krajowych oraz danych istniejących na szczeblu unijnym, po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxx – 9 miesięcy po terminie przekazania sprawozdań przez państwa członkowskie], a następnie co [pięć] lat Komisja sporządza i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat:
- a) rozwoju gospodarczego transportu kombinowanego;
  - b) [...],
  - c) [...],
  - d) ewentualnych dalszych środków, w tym zmiany definicji transportu kombinowanego zawartej w art. 1 oraz dostosowania wykazu środków przewidzianych w art. 6.”;

[Artykuł 6]

- 6) w art. 6 dodaje się ust. 4, 5, 6, 7 i 8 w brzmieniu:
4. „Państwa członkowskie mogą<sup>26</sup> przyjmować środki służące realizacji celu niniejszej dyrektywy polegającego na wspieraniu inwestycji w terminale przeładunkowe, dotyczące:
- a) budowy i, w razie konieczności, rozbudowy takich terminali przeładunkowych na potrzeby transportu kombinowanego;

---

<sup>26</sup> Komisja jest przeciwna zmianie *przyjmują* na *mogą przyjmować* i proponuje następujące brzmienie: *Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu zachęcania do inwestycji w ....*

b) zwiększenia skuteczności operacyjnej istniejących terminali.

4a. [...] <sup>27</sup>

Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkim przewoźnikom przyznany został bez dyskryminacji dostęp do wszystkich objętych publicznym wsparciem obiektów przeładunkowych przez okres minimum 5 lat lub dłużej, w stosownych przypadkach, lub jeżeli tak zostało przewidziane przez państwo członkowskie i zgodnie z prawem unijnym. Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe warunki kwalifikowalności do wsparcia.

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

Środki takie mogą, bez uszczerbku dla art. 29–37 dyrektywy 2012/34/UE, dotyczyć dowolnej operacji transportu kombinowanego lub jej części, takiej jak operacja odcinka drogowego lub niedrogowego, użytych pojazdów, statków lub intermodalnych jednostek załadunkowych lub operacji przeładunku.

6. Państwa członkowskie bezzwłocznie przekazują Komisji tekst środków wsparcia przyjętych na podstawie niniejszego artykułu.

7. Państwa członkowskie regularnie dokonują ponownej oceny potrzeb rynku transportu kombinowanego i w razie potrzeby dostosowują te środki dotyczące wsparcia transportu kombinowanego.

8. [...]

8a. Komisja ocenia <sup>28</sup> w świetle zgromadzonych doświadczeń <sup>29</sup> możliwość opracowania operacyjnych kryteriów zgodności z rynkiem wewnętrznym pewnych rodzajów pomocy na rzecz transportu kombinowanego.”;

---

<sup>27</sup> Komisja proponuje zachować tekst w następującym uproszczonym brzmieniu *Państwa członkowskie zapewniają, aby przy wdrażaniu takich środków priorytetem było zapewnienie wystarczającego geograficznego rozmieszczenia odpowiednich obiektów w Unii, zwłaszcza w ramach bazowych i kompleksowych sieci TEN-T.*

<sup>28</sup> Komisja sprzeciwia się użyciu słowa *ocenia* i uważa, że należy zachować słowa *może oceniać*.

- 7) skreśla się art. 7 i 9;
- 8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 9a*

1. [...]
  2. [...]
  3. Państwa członkowskie w łatwo dostępnym sposobie i nieodpłatnie podają do publicznej wiadomości informacje istotne z punktu widzenia stosowania niniejszej dyrektywy, w tym dotyczące dostępnego wsparcia dla podmiotów gospodarczych i punktów kontaktowych w ramach odpowiednich organów krajowych. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o miejscu, w którym te informacje są publikowane, a także dane kontaktowe i różne zadania odpowiednich organów krajowych.
  4. Komisja Europejska publikuje i aktualizuje wykaz punktów kontaktowych w ramach odpowiednich organów krajowych oraz wykaz przekazanych jej środków wykonawczych państw członkowskich, w tym środków, o których mowa w art. 1 ust. 3a i 3b.”;
- 9) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*Artykuł 2*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia XXXXXX [dwa lata od wejścia w życie dyrektywy]. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie.

---

<sup>29</sup> Jeżeli chodzi o pomoc państwa, EL opowiada się za poprzednim brzmieniem zawartym w sprawozdaniu z postępu prac prezydencji bułgarskiej (dok. 7864/18).

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

*Artykuł 3*

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

*Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*