

Bruksela, 22 listopada 2024 r.
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0396(COD)

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	12831/24
Nr dok. Kom.:	15200/23 + ADD1
Dotyczy:	Przygotowania do posiedzenia Rady (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) w dniu 5 grudnia 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 Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyżej wymieniony wniosek (zwany dalej „dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego”). Wniosek ten był ostatnim elementem pakietu legislacyjnego dotyczącego ekologizacji transportu towarowego¹ przedstawionego w lipcu 2023 r. w kontekście strategii na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności².

¹ Dok. ST 11856/23.

² [Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości.](#)

2. W skład pakietu wchodzi również trzy inne wnioski dotyczące: zmiany dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów drogowych, projektu rozporządzenia w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych („CountEmissions EU”) oraz projektu rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym.
3. W dyrektywie w sprawie transportu kombinowanego proponuje się zmianę obecnie obowiązującej dyrektywy z 1992 r.³ poprzez zachęcanie do przejścia w większym zakresie z transportu drogowego towarów na transport intermodalny, który łączy lepszą efektywność środowiskową i efektywność energetyczną kolei, śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu z dostępnością i elastycznością transportu drogowego. Celem jest zwiększenie atrakcyjności transportu intermodalnego dla podmiotów gospodarczych przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnych kosztów zewnętrznych, takich jak emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, zatory komunikacyjne i wypadki drogowe.
4. Kluczowym elementem realizacji tego celu jest proponowana nowa definicja „operacji transportu kombinowanego” rozumianej jako „operacja transportu intermodalnego” spełniająca określone warunki i wykonywana na terytorium Unii. Spełnienie tych warunków określonych we wniosku sprawiłoby, że operacja kwalifikowałaby się do szeregu ogólnounijnych zachęt, a także do krajowych środków wsparcia.
5. Jeżeli chodzi o cyfryzację, w dyrektywie w sprawie transportu kombinowanego proponuje się zmianę rozporządzenia (UE) 2020/1056 w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego⁴ (zwanego dalej „eFTI”), tak aby platformy eFTI mogły być używane do obliczania kwalifikowalności i gromadzić zagregowane dane dotyczące gospodarczego rozwoju sektora. Ponadto w celu dalszego ułatwienia transportu intermodalnego we wniosku ustanowiono przepisy dotyczące wymogów w zakresie przejrzystości w odniesieniu do terminali przeładunkowych.
6. Dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego jest trzecią próbą zmiany dyrektywy z 1992 r., która jest uważana za przestarzałą i mającą ograniczony zakres stosowania. Wnioski Komisji dotyczące zmiany aktu prawnego w 1998 r. i 2017 r. zostały później wycofane.

³ 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.*

⁴ 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.*

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

7. Parlament Europejski jako komisję przedmiotowo właściwą wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN). 13 września 2024 r. komisja TRAN wyznaczyła na sprawozdawcę Flavia TOSIEGO (PPE, IT). Zastąpił on poprzedniego sprawozdawcę Massimiliana SALINIEGO (PPE, IT), który 1 marca 2024 r. opublikował dokument roboczy⁵ z zaleceniami.
8. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię⁶ na swojej 585. sesji plenarnej 14 lutego 2024 r. Komitet Regionów przyjął opinię⁷ na swojej 159. sesji plenarnej w dniach 31 stycznia – 1 lutego 2024 r.

III. PRACE W RADZIE

9. Komisja przedstawiła wniosek i ocenę skutków na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne 17 listopada 2023 r. podczas prezydencji hiszpańskiej.
10. Prezydencja belgijska szczegółowo analizowała wniosek na jedenastu posiedzeniach grupy roboczej, opierając się na siedmiu tekstach kompromisowych, i 18 czerwca 2024 r. przedstawiła Radzie sprawozdanie z postępu prac⁸.
11. Prezydencja węgierska kontynuowała analizę tego dossier na forum grupy roboczej 10 września i 1 października 2024 r. 16 października 2024 r. prezydencja przeprowadziła dyskusję na forum Coreperu w celu uzyskania dalszych wskazówek.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_EN.pdf

⁶ Dok. ST 10705/24.

⁷ Dok. ST 06311/24.

⁸ Dok. ST 10275/24.

IV. PRACE NAD KOMPROMISEM

12. Prezydencja węgierska rozpoczęła prace nad tym dossier, analizując bardziej elastyczne podejście uwzględniające różne poglądy państw członkowskich. Jasne było, że nowa definicja transportu kombinowanego we wniosku Komisji oparta na progu wynoszącym co najmniej 40 % oszczędności kosztów zewnętrznych nie uzyskałaby wystarczającego wsparcia. Ostatni kompromis osiągnięty podczas prezydencji belgijskiej, w którym określono wymóg co najmniej 50 % transportu niedrogowego, spotkał się z uznaniem niektórych delegacji, ale ponownie nie uzyskał wystarczającego poparcia. Jednocześnie niektóre delegacje zwróciły się o ustanowienie stałego limitu odległości na odcinku drogowym, przy czym niektóre delegacje zaproponowały powrót do definicji zawartej w podejściu ogólnym Rady z 2018 r., w którym limit ten ustalono na 150 km⁹.
13. W pierwszej kolejności prezydencja przedstawiła dokument do dyskusji zawierający dwa warianty oprócz wymogu co najmniej 50 % transportu niedrogowego. W ramach pierwszego wariantu wprowadzono limit 150 km na odcinku drogowym z wyjątkami dotyczącymi dotarcia do najbliższego odpowiedniego terminalu przeładunkowego. W ramach drugiego wariantu zaproponowano utrzymanie limitu 150 km na odcinku drogowym wyłącznie w odniesieniu do połączeń drogowo-wodnych, podobnie jak w obecnych przepisach. W odniesieniu do połączeń drogowo-kolejowych zasugerowano, aby dać państwom członkowskim elastyczność w zakresie ustalania kilku zakresów odległości dla odcinka drogowego i odpowiedniego decydowania o tym, jakie zachęty należy stosować. Celem było znalezienie kompromisu odzwierciedlającego różne uwarunkowania geograficzne i infrastrukturę logistyczną w państwach członkowskich. Wiele delegacji uznało jednak drugi wariant za zbyt skomplikowany do wdrożenia, co może wiązać się z ryzykiem fragmentacji przepisów w całej Unii.
14. Następnie prezydencja zaproponowała kompromisowy tekst wszystkich artykułów. Jeżeli chodzi o kluczową kwestię zakresu transportu kombinowanego, kompromis opierał się na pierwszym wariancie z dokumentu do dyskusji, tj. co najmniej 50 % transportu niedrogowego i ograniczenie odległości do 150 km na odcinku drogowym. Wprowadzono jasno określony zestaw warunków wyjaśniający, kiedy limit odcinka drogowego może zostać przekroczony.

⁹ Dok. ST 15147/18.

15. Ponadto prezydencja zbadala sposoby rozwiązania kwestii platform cyfrowych w celu weryfikacji kwalifikowalności przy planowaniu operacji transportu kombinowanego oraz jako dowodu zgodności podczas kontroli drogowych. Początkowa propozycja opracowania przez Komisję tymczasowej cyfrowej platformy geokodowania została uznana przez wiele delegacji za skomplikowaną i zbędną. W związku z tym w swoim kompromisowym tekście prezydencja zawarła klauzulę ochronną, dzięki której organizatorzy transportu kombinowanego nie będą musieli korzystać z platform eFTI, dopóki nie zostanie certyfikowana wystarczająca liczba dostawców usług platformowych eFTI w odniesieniu do wymaganych nowych funkcji.
16. Ponadto prezydencja zmieniła przepisy dotyczące krajowych ram polityki na rzecz ułatwienia korzystania z transportu kombinowanego, wyjaśniając między innymi dobrowolny i aspiracyjny charakter celu, jakim jest zmniejszenie całkowitych kosztów operacji transportu kombinowanego.
17. Prezydencja starała się również znaleźć odpowiednie rozwiązanie w odniesieniu do przepisu zwalniającego pojazdy wykonujące odcinki drogowie operacji transportu kombinowanego z zakazów jazdy, proponując kilka odstępstw.
18. Na forum grupy roboczej kompromisowy tekst prezydencji spotkał się z mieszanymi reakcjami. Podsumowując, prezydencja stwierdziła, że aby odblokować postępy w pracach nad wnioskiem, należy najpierw doprecyzować definicję transportu kombinowanego, ponieważ decyduje ona o kwalifikowalności do zachęt i środków wsparcia.
19. W związku z tym prezydencja postanowiła zwrócić się do Coreperu o wskazówki z dwoma pytaniami: pierwsze z nich dotyczy tego, czy połączenie co najmniej 50 % transportu niedrogowego i ograniczenia odległości na odcinku drogowym, np. 150 km, może stanowić podstawę definicji; drugie dotyczy tego, czy konieczne są wyjątki w celu uwzględnienia konkretnych sytuacji. Wyniki dyskusji Coreperu pokazały, że poglądy państw członkowskich na temat zakresu transportu kombinowanego są nadal rozbieżne, niektóre z państw zdecydowanie opowiadają się za stałym limitem odcinka drogowego, inne opowiadają się za podejściem opartym na udziale procentowym, a trzecia grupa jest gotowa wykazać się elastycznością. Ponadto szereg państw członkowskich uznało, że korzystanie z platform eFTI przez organizatorów transportu kombinowanego jest przedwczesne.

20. Potrzebne są dalsze prace w celu wypracowania kompromisu w odniesieniu do nierozstrzygniętych kwestii. Dla niektórych państw członkowskich zasadnicze znaczenie mają zachęty wspierające kolejowe połączenia towarowe. W tym względzie można by zbadać odrębne przepisy dotyczące operacji obejmujących przeładunek drogowo-kolejowy oraz operacji obejmujących przeładunek drogą wodną, pod warunkiem że takie podejście może zapewnić pewność prawa i nie doprowadzi do fragmentacji. Jednocześnie wyspiarskie państwa członkowskie podkreślają znaczenie utrzymania proponowanych przepisów dotyczących zrównoważonego transportu intermodalnego między wyspami i wyspiarskimi państwami członkowskimi a kontynentem.

V. **PODSUMOWANIE**

21. Coreper, w następstwie posiedzenia, które odbyło się 27 listopada 2024 r., zwraca się do Rady o zapoznanie się ze sprawozdaniem z postępów prac nad zmianą dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.
-