



Bruksela, 3 kwietnia 2019 r.  
(OR. en)

7739/19

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2017/0290(COD)

---

---

CODEC 752  
TRANS 218  
PE 112

#### NOTA INFORMACYJNA

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY zmieniającej dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia  
wspólnych zasad dla niektórych typów kombinowanego transportu towarów  
między państwami członkowskimi  
– Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim  
(Strasburg, 25–28 marca 2019 r.)

---

#### I. WPROWADZENIE

Sprawozdawczyni Daniela AIUTO (EFDD – IT) przedstawiła, w imieniu Komisji Transportu i Turystyki, sprawozdanie na temat przedmiotowego wniosku dotyczącego dyrektywy.

Sprawozdanie zawierało osiemdziesiąt jeden poprawek (poprawki nr 1–81) do wniosku.

Ponadto grupy polityczne zgłosiły następujące poprawki: grupa ECR – pięć poprawek (poprawki nr 83–87), grupa Verts/ALE – pięć poprawek (poprawki nr 88–92) a grupa GUE/NGL – jedną poprawkę (poprawka nr 82).

## II. GŁOSOWANIE

Podczas głosowania, które odbyło się na posiedzeniu plenarnym w dniu 27 marca 2019 r., przyjęto poprawki nr 1–81 do wniosku dotyczącego dyrektywy.

Zmieniony w ten sposób wniosek Komisji jest równoznaczny ze stanowiskiem Parlamentu w pierwszym czytaniu, które przedstawiono w jego rezolucji ustawodawczej znajdującej się w załączniku do niniejszej noty<sup>1</sup>.

---

---

<sup>1</sup> Wersja stanowiska Parlamentu przedstawiona w rezolucji ustawodawczej zawiera oznaczenia zmian wprowadzonych poprawkami do wniosku Komisji. Tekst dodany do tekstu Komisji oznaczono **pogrubieniem i kursywą**. Miejsca, w których tekst usunięto, oznaczono symbolem „**■**”.

## **Wspólne przepisy dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi \*\*\*I**

**Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 27 marca 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0648),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0391/2017),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez szwedzki Riksdag, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 19 kwietnia 2018 r.<sup>2</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 5 lipca 2018 r.<sup>3</sup>,
  - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię przedstawioną przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0259/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

---

<sup>2</sup> Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 52.

<sup>3</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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. [wewnątrzunijny] transport drogowy towarów wzrośnie o 60 %.***

*Poprawka*

(1) ***Ogólnym celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie sieci zasobooszczędnego transportu multimodalnego oraz zmniejszenie negatywnego wpływu*** transportu na zanieczyszczenie powietrza, emisje gazów cieplarnianych, wypadki, hałas i zagęszczenie ruchu.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) Zmniejszenie negatywnych skutków działalności transportowej pozostaje jednym z głównych celów unijnej polityki transportowej. Dyrektywa Rady 92/106/EWG<sup>21</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.

*Poprawka*

(2) Zmniejszenie negatywnych skutków działalności transportowej pozostaje jednym z głównych celów unijnej polityki transportowej. Dyrektywa Rady 92/106/EWG<sup>21</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. ***Aby nadal ograniczać negatywne skutki transportu drogowego towarów, należy zachęcać państwa członkowskie do poszukiwania najlepszych praktyk dotyczących rozwiązań prowadzących do***

*lepszego wytyczania tras, optymalizacji sieci, zwiększenia wydajności ładunkowej oraz możliwości naliczania kosztów zewnętrznych, a także do dzielenia się tymi najlepszymi praktykami.*

---

<sup>21</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>21</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).

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.**

*Poprawka*

(3) **Cel** przesunięcia do 2030 r. 30 % **towarów przewożonych transportem drogowym** na odległościach **powyżej** 300 km do innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy lub wodny, a do 2050 r. – ponad 50 %, **ma zostać osiągnięty dzięki zwiększeniu efektywności i ulepszeniom infrastruktury w sektorze kolejowym i wodnym.**

### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(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.

Niedociągnięcia we wdrażaniu tej dyrektywy, a w szczególności niejednoznaczne sformułowania i nieaktualne przepisy, ograniczony zakres środków wsparcia, **a także przeszkody biurokratyczne i wynikające z protekcjonizmu w sektorze kolejowym** znacznie ograniczyły jej wpływ.

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(4a) Niniejsza dyrektywa powinna otworzyć drogę dla skutecznych usług intermodalnego i multimodalnego transportu towarowego, oferując równe warunki działania różnym rodzajom transportu.**

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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.**

(5) Dyrektywa 92/106/EWG powinna zostać uproszczona, a jej wdrażanie usprawnione poprzez dokonanie przeglądu zachęt gospodarczych dla transportu kombinowanego, aby **zwiększyć konkurencyjność transportu kolejowego i wodnego w stosunku do transportu drogowego.**

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Wolumen krajowych operacji intermodalnych stanowi 19,3 % całkowitego transportu intermodalnego w Unii. Takie operacje nie korzystają obecnie ze środków wsparcia przewidzianych w dyrektywie 92/106/EWG ze względu na ograniczony zakres definicji transportu kombinowanego. Negatywny wpływ krajowych operacji transportu drogowego, a zwłaszcza emisja gazów cieplarnianych oraz zagęszczenie ruchu, wykracza jednak poza granice państw. W związku z tym konieczne jest rozszerzenie zakresu dyrektywy 92/106/EWG na krajowe (wewnątrz państwa członkowskiego) operacje transportu kombinowanego w celu wsparcia dalszego rozwoju transportu kombinowanego w Unii – a co za tym idzie – wzmocnienia przesunięcia z transportu drogowego do transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.

*Poprawka*

(6) Wolumen krajowych operacji intermodalnych stanowi 19,3 % całkowitego transportu intermodalnego w Unii. Takie operacje nie korzystają obecnie ze środków wsparcia przewidzianych w dyrektywie 92/106/EWG ze względu na ograniczony zakres definicji transportu kombinowanego. Negatywny wpływ krajowych operacji transportu drogowego, a zwłaszcza emisja gazów cieplarnianych oraz zagęszczenie ruchu, wykracza jednak poza granice państw. W związku z tym konieczne jest rozszerzenie zakresu dyrektywy 92/106/EWG na krajowe (wewnątrz państwa członkowskiego) operacje transportu kombinowanego w celu wsparcia dalszego rozwoju transportu kombinowanego w Unii – a co za tym idzie – wzmocnienia przesunięcia z transportu drogowego do transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. ***Odstępstwo od przepisów o kabotażu nadal jednak ogranicza się jedynie do międzynarodowych przewozów kombinowanych między państwami członkowskimi. Państwa członkowskie będą musiały przeprowadzać skuteczne kontrole, żeby zapewnić przestrzeganie tych przepisów i promować ujednolicenie warunków pracy i warunków socjalnych we wszystkich rodzajach transportu i w poszczególnych państwach członkowskich.***

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 7 a (nowy)

**(7a) W celu zapewnienia dobrego funkcjonowania rynku wewnętrznego odcinki drogowe operacji transportu kombinowanego powinny być objęte przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009<sup>1a</sup> i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009<sup>1b</sup>, jeżeli stanowią część operacji transportu odpowiednio międzynarodowego lub krajowego. Należy także zapewnić ochronę socjalną kierowców wykonujących swoje zadania w innym państwie członkowskim. Przepisy w sprawie delegowania kierowców przewidziane w dyrektywie 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1c</sup> oraz w sprawie egzekwowania tych przepisów zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE<sup>1d</sup> powinny mieć zastosowanie do przewoźników prowadzących działalność na odcinkach drogowych w ramach operacji transportu kombinowanego. Odcinki drogowe powinny być uznawane za integralną część jednej operacji transportu kombinowanego. W szczególności zasady dotyczące międzynarodowych operacji transportowych ustanowione w tych dyrektywach powinny mieć zastosowanie do odcinków drogowych, które stanowią część międzynarodowej operacji transportu kombinowanego. Ponadto jeżeli ma miejsce przewóz kabotażowy, zasady dotyczące transportu kabotażowego określone w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 powinny mieć zastosowanie do odcinków drogowych, które stanowią część krajowej operacji transportu kombinowanego.**

---

<sup>1a</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.



*ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).*

*<sup>1b</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).*

*<sup>1c</sup> Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).*

*<sup>1d</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).*

## **Poprawka 9**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 9 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9a) Konieczne jest wyjaśnienie, że przyczepy i naczepy dostosowane do przeladunku żurawiem mogą mieć masę brutto 44 ton, jeżeli jednostki ładunkowe są zdefiniowane według międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044.*

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Przeszarżałe stosowanie pieczęci do udowodnienia, że doszło do operacji transportu kombinowanego, uniemożliwia skuteczne egzekwowanie przepisów lub sprawdzanie kwalifikowalności do środków przewidzianych w dyrektywie 92/106/EWG. Należy doprecyzować sposób udowodnienia, że ma miejsce operacja transportu kombinowanego, jak również środki, za pomocą których przedstawia się takie dowody. Należy zachęcać do wykorzystywania i przekazywania informacji transportowych drogą elektroniczną, która powinna uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Stosowany format powinien być wiarygodny i autentyczny. Ramy prawne i inicjatywy na rzecz uproszczenia procedur administracyjnych i na rzecz digitalizacji pewnych aspektów transportu powinny uwzględniać rozwój sytuacji na poziomie unijnym.

*Poprawka*

(11) Przeszarżałe stosowanie pieczęci do udowodnienia, że doszło do operacji transportu kombinowanego, uniemożliwia skuteczne egzekwowanie przepisów lub sprawdzanie kwalifikowalności do środków przewidzianych w dyrektywie 92/106/EWG. Należy doprecyzować sposób udowodnienia, że ma miejsce operacja transportu kombinowanego, jak również środki, za pomocą których przedstawia się takie dowody. Należy zachęcać do wykorzystywania i przekazywania informacji transportowych drogą elektroniczną, która powinna uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy **z myślą o stopniowym odejściu od stosowania papierowych dokumentów w przyszłości**. Stosowany format powinien być wiarygodny i autentyczny. Ramy prawne i inicjatywy na rzecz uproszczenia procedur administracyjnych i na rzecz digitalizacji pewnych aspektów transportu powinny uwzględniać rozwój sytuacji na poziomie unijnym.

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(11a) W celu uczynienia transportu kombinowanego konkurencyjnym i atrakcyjnym dla operatorów, w szczególności dla mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), należy zminimalizować obciążenia**

*administracyjne, z którymi może się wiązać przeprowadzenie operacji transportu kombinowanego w przeciwieństwie do operacji z wykorzystaniem jednego rodzaju transportu.*

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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 kolejowych/drogowych operacji transportu kombinowanego. Środki takie należy rozszerzyć na operacje transportu kombinowanego obejmujące żeglugę śródlądową i transport morski. Inne rodzaje środków, takie jak środki wsparcia inwestycji w infrastrukturę lub różne środki wsparcia gospodarczego, powinny również zostać uwzględnione.

*Poprawka*

(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 kolejowych/drogowych operacji transportu kombinowanego. Środki takie należy rozszerzyć na operacje transportu kombinowanego obejmujące żeglugę śródlądową i transport morski. Inne rodzaje środków, takie jak środki wsparcia inwestycji w infrastrukturę **i w technologie cyfrowe** lub różne środki wsparcia gospodarczego, powinny również zostać uwzględnione. ***W odniesieniu do technologii cyfrowych należy przewidzieć okres przejściowy na zmianę nośnika dokumentów poświadczających wykonanie transportu kombinowanego na elektroniczny. W tym czasie należy przeprowadzić technologiczne dostosowanie narzędzi stosowanych przez organy kontroli. Państwa członkowskie powinny traktować priorytetowo inwestycje w terminale przeładunkowe, aby zmniejszyć zatory drogowe i izolację stref przemysłowych cierpiących na niedobór takiej infrastruktury, a także aby poprawić dostępność oraz łączność fizyczną i cyfrową ośrodków przeładunku towarów.***

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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, przynajmniej w istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, nie są wystarczające, a zdolność przepustowa istniejących terminali przeładunkowych sięga swych 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 powinny zatem zapewnić, w porozumieniu z sąsiednimi państwami członkowskimi oraz Komisją, budowę lub udostępnienie przewoźnikom większej liczby terminali przeładunkowych transportu kombinowanego i większych zdolności przeładunkowych. Zachęci to do korzystania z alternatywnych rozwiązań w ramach transportu towarowego oraz zwiększy przesunięcie międzygałęziowe, a tym samym uczyni operacje transportu kombinowanego bardziej konkurencyjnymi niż transport drogowy. Zwiększenie pokrycia siecią terminali przeładunkowych i ich zdolności przepustowej powinny mieć miejsce przynajmniej wzdłuż istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. Co najmniej jeden odpowiedni terminal przeładunkowy na potrzeby transportu kombinowanego powinien znajdować się nie dalej niż 150 km od dowolnego miejsca wysyłki w Unii.

*Poprawka*

(13) Główne wąskie gardło w infrastrukturze utrudniające przesunięcie z transportu drogowego towarów do innych rodzajów transportu znajduje się na poziomie terminali przeładunkowych, **a stan ten potęguje brak spójnego wdrażania sieci TEN-T**. Obecne rozmieszczenie terminali przeładunkowych i pokrycie ich siecią terytorium Unii, przynajmniej w istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, nie są wystarczające, a zdolność przepustowa istniejących terminali przeładunkowych sięga swych 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 powinny zatem zapewnić, w porozumieniu z sąsiednimi państwami członkowskimi oraz Komisją, **rozbudowę w miarę potrzeby istniejących terminali przeładunkowych**, budowę lub udostępnienie przewoźnikom większej liczby terminali przeładunkowych transportu kombinowanego i większych zdolności przeładunkowych **lub instalowanie punktów przeładunkowych na obszarach, na których są one potrzebne**. Zachęci to do korzystania z alternatywnych rozwiązań w ramach transportu towarowego oraz zwiększy przesunięcie międzygałęziowe, a tym samym uczyni operacje transportu kombinowanego bardziej konkurencyjnymi niż transport drogowy. Zwiększenie pokrycia siecią terminali przeładunkowych i ich zdolności przepustowej powinny mieć

miejsce przynajmniej wzdłuż istniejącej bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. Co najmniej jeden odpowiedni terminal przeładunkowy na potrzeby transportu kombinowanego powinien znajdować się nie dalej niż 150 km od dowolnego miejsca wysyłki w Unii. ***Transport kombinowany powinien odnosić korzyści z dochodów wynikających z pobierania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych przewidzianych w art. 2 dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1a</sup>.***

---

*<sup>1a</sup> Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).*

## Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 13 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(13a) Państwa członkowskie powinny traktować priorytetowo inwestycje w terminale przeładunkowe w celu zmniejszenia wąskich gardel i zatorów komunikacyjnych, w szczególności w pobliżu obszarów miejskich i podmiejskich, aby ułatwić przekraczanie barier naturalnych takich jak obszary górskie w celu poprawy połączeń transgranicznych, ograniczenia szkodliwych emisji gazów oraz poprawy dostępu do i z obszarów przemysłowych, które nie posiadają takiej infrastruktury.***

## Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 14

(14) Państwa członkowskie powinny wdrożyć dodatkowe środki wsparcia gospodarczego – poza już istniejącymi – przeznaczone dla różnych odcinków operacji transportu kombinowanego, w celu ograniczenia drogowego transportu towarowego oraz propagowania korzystania z innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski, a tym samym **zmniejszenie** zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu. Środki takie mogą obejmować obniżenie niektórych podatków lub opłat transportowych, dotacje dla intermodalnych jednostek załadunkowych faktycznie transportowanych w ramach operacji transportu kombinowanego lub częściowy zwrot kosztu przeładunków.

(14) Państwa członkowskie powinny wdrożyć dodatkowe środki wsparcia gospodarczego – poza już istniejącymi – przeznaczone dla różnych odcinków operacji transportu kombinowanego w celu ograniczenia drogowego transportu towarowego oraz propagowania korzystania z innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski, a tym samym **zmniejszenia** zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu, **a także propagowania działań na rzecz pobudzania i wdrażania cyfryzacji sektora i rynku wewnętrznego**. Środki takie mogą obejmować **m.in.** obniżenie niektórych podatków lub opłat transportowych, dotacje dla intermodalnych jednostek załadunkowych faktycznie transportowanych w ramach operacji transportu kombinowanego lub częściowy zwrot kosztu przeładunków. **Środki takie mogłyby obejmować wspieranie integracji połączonych systemów i automatyzacji operacji, a także inwestycje w logistykę cyfrową, technologie informacyjno-komunikacyjne innowacyjnych systemów przeładunku towarów czy inteligentne systemy transportowe w celu ułatwiania przepływu informacji. Środki takie mogłyby ponadto obejmować poprawę efektywności środowiskowej, wydajności i trwałości transportu kombinowanego poprzez zachęcanie do korzystania z pojazdów ekologicznych lub niskoemisyjnych oraz z paliw alternatywnych, wspieranie środków z zakresu efektywności energetycznej i wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii na wszystkich etapach transportu kombinowanego oraz ograniczanie różnorodnych uciążliwości związanych z transportem, w tym hałasu.**

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(14a) Unijne fundusze i programy finansowania badań nadal powinny wspierać państwa członkowskie w osiągnięciu celów niniejszej dyrektywy.***

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(14b) Inwestycje w logistykę są również ważnym czynnikiem zwiększającym konkurencyjność transportu kombinowanego. Bardziej systematyczne stosowanie rozwiązań cyfrowych, takich jak technologie komunikacyjno-informacyjne lub inteligentne systemy połączone, ułatwiłoby wymianę danych, poprawiłoby wydajność i opłacalność operacji przeladunkowych oraz skróciło czas trwania tych operacji.***

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(14c) Także inwestycje w szkolenie pracowników w łańcuchu logistycznym, w szczególności pracowników pracujących w terminalach przeladunkowych, umożliwiłyby zwiększenie konkurencyjności transportu kombinowanego.***

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) Środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego powinny być wdrażane zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

*Poprawka*

(15) Środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego powinny być wdrażane zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). ***Pomoc państwa ułatwia rozwój działań gospodarczych, o ile nie wpływa na warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, oraz jest użytecznym narzędziem wspierania realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE. W związku z tym w takich przypadkach Komisja powinna rozważyć częściowe zwolnienie państw członkowskich z wymogu informowania Komisji przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE.***

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) ***Środki*** wsparcia powinny być koordynowane, w miarę potrzeb, między państwami członkowskimi a Komisją.

*Poprawka*

(16) ***Dla uniknięcia ewentualnego powielania inwestycji między państwami członkowskimi znajdującymi się w bliskim sąsiedztwie środki*** wsparcia powinny być koordynowane, w miarę potrzeb, między państwami członkowskimi a Komisją ***dzięki ścisłej współpracy właściwych organów państw członkowskich.***

## Poprawka 21



**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Środki wsparcia powinny również podlegać regularnemu przeglądowi dokonywanemu przez państwa członkowskie w celu zapewnienia ich skuteczności i efektywności.

*Poprawka*

(17) Środki wsparcia powinny również podlegać regularnemu przeglądowi dokonywanemu przez państwa członkowskie w celu zapewnienia ich skuteczności i efektywności, **a ich ogólny wpływ na europejski sektor transportu, zgodnie europejską strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej, powinien być poddawany ocenie. W razie potrzeby należy podejmować środki naprawcze. Na podstawie informacji udzielonych przez państwa członkowskie Komisja powinna przeprowadzać ocenę poszczególnych środków podejmowanych w państwach członkowskich i ich skuteczności oraz promować wymianę dobrych praktyk.**

**Poprawka 22**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 18 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(18a) Brak porównywalnych i wiarygodnych danych statystycznych utrudnia obecnie ocenę transportu kombinowanego w Unii oraz przyjęcie środków mających na celu uwolnienie jego potencjału.**

**Poprawka 23**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Aby nadążać za zmianami w zakresie transportu w Unii, a w szczególności na rynku transportu kombinowanego, państwa członkowskie powinny gromadzić i regularnie przekazywać Komisji odpowiednie dane i informacje, a Komisja powinna składać sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat stosowania niniejszej dyrektywy co cztery lata.

*Poprawka*

(19) Aby nadążać za zmianami w zakresie transportu w Unii, a w szczególności na rynku transportu kombinowanego, państwa członkowskie powinny gromadzić i regularnie przekazywać Komisji odpowiednie dane i informacje, a Komisja powinna składać sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu, Radzie **i właściwym organom państw członkowskich** na temat stosowania niniejszej dyrektywy co cztery lata.

**Poprawka 24**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(19a) Komisja powinna odpowiadać za prawidłowe wdrożenie niniejszej dyrektywy oraz za osiągnięcie ogólnounijnego celu w zakresie rozwoju transportu kombinowanego do roku 2030 i 2050. W tym celu Komisja powinna regularnie oceniać postępy w zwiększaniu udziału transportu kombinowanego w każdym państwie członkowskim na podstawie informacji udzielanych przez państwa członkowskie, a w razie potrzeby przedstawiać wniosek w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy z myślą o osiągnięciu tego ogólnounijnego celu.***

**Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 22**

(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 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 powiazaną 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, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(22) Z uwagi na fakt, że cele niniejszej dyrektywy polegające na **zwiększeniu konkurencyjności transportu kombinowanego w stosunku do** transportu drogowego nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast – ze względu na głównie transgraniczny charakter kombinowanego transportu towarów i powiazaną 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, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

## **Poprawka 26**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 2 – litera a

a) w przyczepie lub naczepie, z jednostką ciągnącą lub bez niej, w nadwoziu wymiennym lub kontenerze, zdefiniowanym zgodnie z systemem identyfikacji ustanowionym na podstawie międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044, w przypadku gdy jednostka załadunkowa podlega przeładunkowi między różnymi rodzajami transportu lub

a) w przyczepie lub naczepie, z jednostką ciągnącą lub bez niej, w nadwoziu wymiennym lub kontenerze, zdefiniowanym zgodnie z systemem identyfikacji ustanowionym na podstawie międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044, **łącznie z naczepami dostosowanymi do przeładunku żurawiem o limicie masy brutto wynoszącym 44**

*tony*, w przypadku gdy jednostka załadunkowa *w ramach nietowarzyszącego transportu intermodalnego* podlega przeładunkowi między różnymi rodzajami transportu (*operacja nietowarzyszącego transportu kombinowanego*) lub

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 2 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) pojazdem drogowym, który jest przewożony kolejną, żegluga śródlądową lub transportem morskim na niedrogowym odcinku trasy.

*Poprawka*

b) pojazdem drogowym, ***któremu towarzyszy kierowca i*** który jest przewożony kolejną, żegluga śródlądową lub transportem morskim na niedrogowym odcinku trasy (***operacja transportu towarzyszącego***).

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***W drodze odstępstwa, do dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą 5 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] lit. a) niniejszego ustępu ma zastosowanie również do przyczep i naczep***

*niedostosowanych do przeładunku żurawiem w transporcie kombinowanym niewymagającym udziału kierowcy, które nie są zdefiniowane zgodnie z systemem identyfikacji ustanowionym na podstawie międzynarodowych norm ISO6346 i EN13044.*

## Poprawka 29

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 2 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Odcinki niedrogowe z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, dla których nie ma równoważnego **alternatywnego rozwiązania drogowego** lub **które są nieuniknione w ekonomicznie opłacalnej operacji transportowej**, nie są brane pod uwagę do celów operacji transportu kombinowanego.

*Poprawka*

Odcinki niedrogowe z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, dla których nie ma równoważnego lub ekonomicznie **opłacalnego alternatywnego rozwiązania drogowego**, nie są brane pod uwagę do celów operacji transportu kombinowanego.

## Poprawka 30

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 3 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Żaden odcinek drogowy, o którym mowa w ust. 2, nie przekracza **największej z następujących odległości** na terytorium Unii:

*Poprawka*

Żaden odcinek drogowy, o którym mowa w ust. 2, nie przekracza **długości 150 km** na terytorium Unii:

- a) *odległości 150 km w linii prostej;*
- b) *20 % odległości w linii prostej między punktem załadunku na początkowym odcinku a punktem rozładunku na końcowym odcinku, w przypadku gdy wartość ta jest większa niż odległość, o której mowa w lit. a).*

## Poprawka 31

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 3 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Limit* długości odcinka drogowego *może zostać przekroczony* w przypadku drogowych/kolejowych operacji transportu kombinowanego, *gdy zezwoli na to* państwo lub państwa członkowskie, na terytorium których znajduje się odcinek drogowy, *aby umożliwić dotarcie* do najbliższego geograficznie terminalu transportowego, który posiada potrzebną operacyjną zdolność przeładunkową do załadunku lub rozładunku w zakresie urządzeń przeładunkowych, zdolności przepustowej terminalu i odpowiednich usług kolejowego transportu towarowego.

*Poprawka*

*Przekroczenie limitu długości odcinka drogowego określonego w niniejszym ustępie w przypadku drogowych/kolejowych operacji transportu kombinowanego jest dozwolone przez państwo lub państwa członkowskie, na terytorium których znajduje się odcinek drogowy, jeżeli jest to niezbędne do dotarcia do najbliższego geograficznie terminalu transportowego lub punktu przeładunkowego, który posiada potrzebną operacyjną zdolność przeładunkową do załadunku lub rozładunku pod względem urządzeń przeładunkowych, zdolności przepustowej terminalu, czasu otwarcia terminalu i odpowiednich usług kolejowego transportu towarowego, jeśli w odległości wyznaczonej tym limitem długości nie ma terminalu lub punktu przeładunkowego spełniającego wszystkie te warunki. Przekroczenie tej długości należy stosownie uzasadnić zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. ea). Państwa członkowskie mogą ograniczyć długość 150 km odcinka drogowego maksymalnie o 50 % w*

*przypadku operacji kombinowanego transportu drogowego/kolejowego na dokładnie określonych częściach ich terytorium ze względów środowiskowych, pod warunkiem że w obrębie tego limitu odległości istnieje odpowiedni terminal.*

## **Poprawka 32**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Operację transportu kombinowanego uznaje się za dokonaną w Unii, gdy operacja ta lub jej część mająca miejsce w Unii spełnia wymogi określone w ust. 2 i 3.”;

*Poprawka*

4. Operację transportu kombinowanego uznaje się za dokonaną w Unii, gdy operacja ta lub jej część mająca miejsce w Unii spełnia wymogi określone w ust. 2 i 3. ***Do celów niniejszej dyrektywy odcinek drogowy lub odcinek niedrogowy bądź jego część, które mają miejsce poza terytorium Unii, nie są uznawane za część operacji transportu kombinowanego.***

## **Poprawka 33**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie zapewniają traktowanie transportu drogowego jako

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają traktowanie transportu drogowego jako

części operacji transportu kombinowanego objętej niniejszą dyrektywą jedynie wtedy, gdy przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód na to, że taki transport drogowy stanowi odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego, **włączając w to transport pustych jednostek załadunkowych przed transportem towarów i po nim.**

części operacji transportu kombinowanego objętej niniejszą dyrektywą jedynie wtedy, gdy przewoźnik może przedstawić **informacje stanowiące** wyraźny dowód na to, że taki transport drogowy stanowi odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego, **oraz gdy informacje te zostały należycie przekazane przewoźnikowi wykonującemu przewóz przed jego rozpoczęciem.**

### Poprawka 34

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. **Dowód**, o którym mowa w ust. 1, **zawiera** następujące informacje szczegółowe dla każdej operacji transportu kombinowanego:

*Poprawka*

2. **Do celów uznania za wyraźny dowód informacje**, o których mowa w ust. 1, **są przedstawiane i przekazywane w formie wskazanym w ust. 5 i zawierają** następujące informacje szczegółowe dla każdej operacji transportu kombinowanego:

### Poprawka 35

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a a (nowa)



*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*aa) nazwę/imię i nazwisko, adres, dane kontaktowe i podpis przewoźnika odpowiedzialnego za przebieg trasy operacji transportu kombinowanego, jeśli są inne niż dane nadawcy;*

### **Poprawka 36**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera e a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ea) jeżeli odległość ta przekracza limity, o których mowa w art. 1 ust. 3, uzasadnienie zgodnie z kryteriami przewidzianymi w ostatnim akapicie.*

### **Poprawka 37**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera f

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

f) **podpisany przez nadawcę** opis przebiegu trasy operacji transportu kombinowanego, obejmujący co najmniej następujące informacje szczegółowe dla każdego odcinka – w tym dla każdego rodzaju transportu, który stanowi odcinek

f) opis przebiegu trasy operacji transportu kombinowanego, **podpisany – w tym w formie podpisu elektronicznego – przez przewoźnika odpowiedzialnego za jej zaplanowanie**, obejmujący co najmniej następujące informacje szczegółowe dla

niedrogowy – operacji w obrębie Unii:

każdego odcinka – w tym dla każdego rodzaju transportu, który stanowi odcinek niedrogowy – operacji w obrębie Unii:

### **Poprawka 38**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera f – podpunkt ii

*Tekst proponowany przez Komisję*

– (ii) nazwę/imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe przewoźnika;

*Poprawka*

– (ii) nazwę/imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe przewoźnika  
*(przewoźników)*;

### **Poprawka 39**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera h – podpunkt i

*Tekst proponowany przez Komisję*

– (i) *miejsce przeladunku na odcinek niedrogowy*;

*Poprawka*

*skreśla się*

### **Poprawka 40**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera h – podpunkt ii

*Tekst proponowany przez Komisję*

- (ii) długość początkowego odcinka transportu drogowego **w linii prostej** między miejscem załadunku a pierwszym terminalem przeładunkowym;

*Poprawka*

- (ii) długość początkowego odcinka transportu drogowego między miejscem załadunku a pierwszym terminalem **transportowym lub punktem** przeładunkowym;

#### **Poprawka 41**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera h – podpunkt iii

*Tekst proponowany przez Komisję*

- (iii) w przypadku ukończenia początkowego odcinka drogowego – podpis przewoźnika potwierdzający, że operacja transportowa odcinka drogowego została przeprowadzona;

*Poprawka*

*(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)*

#### **Poprawka 42**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera i – podpunkt ii

*Tekst proponowany przez Komisję*

- (ii) długość końcowego odcinka transportu drogowego **w linii prostej** między miejscem przeładunku a miejscem zakończenia operacji transportu

*Poprawka*

- (ii) długość końcowego odcinka transportu drogowego między miejscem przeładunku a miejscem zakończenia operacji transportu kombinowanego

kombinowanego w Unii);

w Unii;

### Poprawka 43

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera j – podpunkt ii

*Tekst proponowany przez Komisję*

– (ii) jeżeli jest to możliwe, podpis lub pieczęć **odpowiednich organów kolejowych** lub **portowych** w stosownych terminalach (dworzec kolejowy lub port) wzdłuż odcinka niedrogowego operacji potwierdzające, że odpowiednia część odcinka niedrogowego została ukończona.

*Poprawka*

– (ii) jeżeli jest to możliwe, podpis lub pieczęć **odpowiedniego organu kolejowego** lub **organu właściwego** w stosownych terminalach (dworzec kolejowy lub port) wzdłuż odcinka niedrogowego operacji potwierdzające, że odpowiednia część odcinka niedrogowego została ukończona.

### Poprawka 44

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera j a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ja) jeżeli przekroczone są limity długości odcinka drogowego zgodnie z art. 1 ust. 3 akapit trzeci, powody uzasadniające taki stan rzeczy.**

### Poprawka 45

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Dowód, o którym mowa w ust. 1, przedstawia się lub przesyła na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych państwa członkowskiego, w którym przeprowadzana jest kontrola. W przypadku kontroli drogowej dowód ten przedstawia się w czasie trwania takiej kontroli. **Powinien on** być sporządzony w języku urzędowym tego państwa członkowskiego lub w języku angielskim. Podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, które mogą pomóc mu w dostarczeniu **dowodu**, o którym mowa w ust. 2.

*Poprawka*

4. Dowód, o którym mowa w ust. 1, przedstawia się lub przesyła na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych państwa członkowskiego, w którym przeprowadzana jest kontrola, **w formie określonym w ust. 5.** W przypadku kontroli drogowej dowód ten przedstawia się w czasie trwania takiej kontroli **i w ciągu nie więcej niż 45 minut. Jeżeli nie jest możliwe jego udostępnienie w czasie kontroli drogowej, podpisy, o których mowa w ust. 2 lit. h) ppkt (iii) i lit. j), przedstawia się lub przesyła właściwemu organowi danego państwa członkowskiego w ciągu 5 dni roboczych od przeprowadzenia kontroli. Dowód musi** być sporządzony w języku urzędowym tego państwa członkowskiego lub w języku angielskim. Podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, które mogą pomóc mu w dostarczeniu **informacji**, o których mowa w ust. 2.

**Poprawka 46**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 5 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Dowód może zostać dostarczony za pośrednictwem **dokumentu przewozowego spełniającego wymogi określone w art. 6 rozporządzenia Rady nr 11 lub za pośrednictwem innych** istniejących dokumentów przewozowych, takich jak **dokument przewozowy na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) lub dokument przewozowy na podstawie Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM).**

*Poprawka*

Dowód może zostać dostarczony za pośrednictwem istniejących dokumentów przewozowych, takich jak **listy przewozowe, przewidzianych w obowiązujących międzynarodowych i krajowych konwencjach o transporcie do czasu przyjęcia przez Komisję standardowego formularza w drodze aktów wykonawczych.**

#### **Poprawka 47**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 5 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Taki dowód może być przedstawiony lub przesłany w formie elektronicznej, z zastosowaniem ustrukturyzowanego formatu edytowalnego, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania komputerowego, w tym jako uzupełnienie elektronicznego listu przewozowego na podstawie Konwencji o **umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (eCMR) dla odcinka drogowego.**

*Poprawka*

Taki dowód może być przedstawiony lub przesłany w formie elektronicznej, z zastosowaniem ustrukturyzowanego formatu edytowalnego, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania komputerowego, w tym jako uzupełnienie elektronicznego listu przewozowego na podstawie **obowiązującej międzynarodowej lub krajowej konwencji o transporcie. Od organów państw członkowskich wymaga się akceptowania informacji elektronicznych związanych z dowodem. Jeżeli wymiana informacji między organami i przewoźnikami następuje z użyciem narzędzi elektronicznych, wymianę taką i**

*przechowywanie takich informacji należy prowadzić z wykorzystaniem technik przetwarzania danych elektronicznych.*

## **Poprawka 48**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 5 – akapit 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Państwa członkowskie stopniowo przechodzą na elektroniczne nośniki dokumentów i przewidują okres przejściowy aż do pełnego zaprzestania używania nośnika papierowego.*

## **Poprawka 49**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 3 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

6. Do celów kontroli drogowych rozbieżność operacji transportowej z przedstawionym dowodem, w szczególności w odniesieniu do informacji dotyczących przebiegu trasy w ust. 2 lit. **g**), jest dozwolona, jeśli jest to należycie uzasadnione, w przypadku wystąpienia wyjątkowych okoliczności pozostających poza kontrolą przewoźnika(-ów) i powodujących zmiany operacji transportu kombinowanego. W tym celu

6. Do celów kontroli drogowych rozbieżność operacji transportowej z przedstawionym dowodem, w szczególności w odniesieniu do informacji dotyczących przebiegu trasy w ust. 2 lit. **f), h) oraz i)**, jest dozwolona, jeśli jest to należycie uzasadnione, w przypadku wystąpienia wyjątkowych okoliczności pozostających poza kontrolą przewoźnika(-ów) i powodujących zmiany operacji transportu kombinowanego.

kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, które mogą przedstawić dodatkowe uzasadnienie tej rozbieżności między dowodem a faktyczną operacją.

W tym celu kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, które mogą przedstawić dodatkowe uzasadnienie tej rozbieżności między dowodem a faktyczną operacją.

## Poprawka 50

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxxx - **18 months after transposition of the Directive**], a następnie co dwa lata sprawozdanie zawierające następujące informacje dotyczące operacji transportu kombinowanego objętych niniejszą dyrektywą na ich terytorium:

#### *Poprawka*

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxxx - **12 miesięcy po transpozycji niniejszej dyrektywy**], a następnie co dwa lata, sprawozdanie zawierające następujące informacje dotyczące operacji transportu kombinowanego objętych niniejszą dyrektywą na ich terytorium:

## Poprawka 51

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 1 – litera a

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

a) krajowe i transgraniczne **połączenia** sieci transportowych wykorzystywane

#### *Poprawka*

a) krajowe i transgraniczne **korytarze** sieci transportowych wykorzystywane



w operacjach transportu kombinowanego;

w operacjach transportu kombinowanego;

## Poprawka 52

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 1 – ustęp 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) **wolumen** w dwudziestostopowej jednostce ekwiwalentnej (TUE) oraz w tonokilometrach operacji transportu kombinowanego z podziałem na rodzaj operacji (**kolejowa, drogową, wodną śródlądową itp.**) oraz zasięg geograficzny (krajowe i wewnątrzunijne);

*Poprawka*

b) **całkowity roczny wolumen** w dwudziestostopowej jednostce ekwiwalentnej (TUE) oraz w tonokilometrach operacji transportu kombinowanego z podziałem na rodzaj operacji (**operacje na odcinku drogowym / operacje na odcinku niedrogowym, tj. przeprowadzone koleją, żegluga śródlądową i żegluga morską**) oraz zasięg geograficzny (krajowe i wewnątrzunijne);

## Poprawka 53

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) liczba terminali obsługujących operacje transportu kombinowanego i **geograficzne pokrycie siecią terminali** oraz roczna liczba przeładunków w **tych** terminalach;

*Poprawka*

c) liczba **przeładunków wykonanych przy użyciu technologii bimodalnych i geograficzne pokrycie siecią tych punktów przeładunkowych, a także liczba, lokalizacja i geograficzne pokrycie siecią** terminali obsługujących operacje

transportu kombinowanego z *podziałem według typu operacji na terminal (operacje na odcinku drogowym / operacje na odcinku niedrogowym, tj. przeprowadzone koleją, żeglugą śródlądową i żeglugą morską)* oraz roczna liczba przeładunków *i ocena zdolności przepustowej wykorzystywanej w terminalach;*

## Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ca) zmiana w udziale transportu kombinowanego i pozostałych rodzajów transportu na danym obszarze;*

## Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

d) przegląd wszystkich stosowanych i planowanych krajowych środków wsparcia, w tym odpowiednio ich wykorzystanie i oceniany wpływ.

d) przegląd wszystkich stosowanych i planowanych krajowych środków wsparcia, w tym odpowiednio ich wykorzystanie i oceniany wpływ *na korzystanie z transportu kombinowanego, a także skutki dla zrównoważoności społecznej i środowiskowej, wąskich*

*gardel, zagęszczenia ruchu,  
bezpieczeństwa i efektywności.*

## **Poprawka 56**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera d a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***da) liczba i lokalizacja geograficzna  
operacji przekraczających limit długości  
odcinka drogowego, o którym mowa w art.  
1 ust. 3;***

## **Poprawka 57**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera d b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***db) miejsca pochodzenia i  
przeznaczenia, na poziomie NUTS 3,  
towarów transportowanych po drogach  
transeuropejskiej sieci transportowej  
(TEN-T) określonych w rozporządzeniu  
Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)  
nr 1315/2013\*;***

---

***\* Rozporządzenie Parlamentu  
Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013  
z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie  
unijnych wytycznych dotyczących rozwoju***

*transeuropejskiej sieci transportowej  
i uchylające decyzję nr 661/2010/UE  
(Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).*

## Poprawka 58

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Komisja publikuje dane przekazane przez państwa członkowskie w formie umożliwiającej dokonanie porównań między państwami członkowskimi.***

## Poprawka 59

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

3. Na podstawie analizy sprawozdań krajowych, po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxx - 9 months after the MS report submission deadline], a następnie co dwa lata Komisja sporządza i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat:

3. Na podstawie analizy sprawozdań krajowych ***i danych statystycznych sporządzonych w oparciu o wspólne dla całej Unii wskazówki i metody***, po raz pierwszy do dnia [xx/xx/xxx - 9 miesięcy po terminie złożenia sprawozdań przez państwa członkowskie], a następnie co dwa lata Komisja sporządza i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie ***i właściwym organom państw***

## **Poprawka 60**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) rozwoju gospodarczego transportu kombinowanego, w szczególności w świetle zmian efektywności środowiskowej różnych rodzajów transportu;

*Poprawka*

a) rozwoju gospodarczego transportu kombinowanego ***na szczeblu państw członkowskich i całej Unii***, w szczególności w świetle zmian efektywności środowiskowej różnych rodzajów transportu;

## **Poprawka 61**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) skuteczności i efektywności środków wsparcia przewidzianych w art. 6;

*Poprawka*

c) skuteczności i efektywności środków wsparcia przewidzianych w art. 6 ***wraz z określeniem środków, które uważa za najskuteczniejsze dla realizacji pierwotnego celu niniejszej dyrektywy, oraz najlepszych praktyk stosowanych w państwach członkowskich***;

## Poprawka 62

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera c a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ca) zmiany udziału transportu kombinowanego w każdym państwie członkowskim i na szczeblu Unii z myślą o osiągnięciu celów transportowych Unii do roku 2030 i 2050;*

## Poprawka 63

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

d) ewentualnych dalszych środków, w tym zmiany definicji transportu kombinowanego zawartej w art. 1 oraz dostosowania wykazu środków przewidzianych w art. 6.”;

d) ewentualnych dalszych środków, w tym zmiany definicji transportu kombinowanego zawartej w art. 1, **udoskonalenia gromadzenia danych i ich publikowania na szczeblu unijnym** oraz dostosowania wykazu środków przewidzianych w art. 6, **w tym ewentualnych zmian zasad pomocy państwa.”;**

## Poprawka 64

### Wniosek dotyczący dyrektywy

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 a (nowy)

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1

*Tekst obowiązujący*

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki zapewniające, aby podatki, o których mowa w ust. 3, mające zastosowanie do pojazdów drogowych (samochodów ciężarowych, ciągników, przyczep **lub** naczep) wykorzystywanych w transporcie kombinowanym, były obniżane lub zwracane w formie ryczałtowej lub proporcjonalnie do odległości pokonywanych przez takie pojazdy drogą kolejową, w ramach warunków i przepisów ustalanych przez państwa członkowskie w konsultacji z Komisją oraz zgodnie z tymi warunkami i przepisami.

*Poprawka*

### **4a) art. 6 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

„1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki zapewniające, aby podatki, o których mowa w ust. 3, mające zastosowanie do pojazdów drogowych (samochodów ciężarowych, ciągników, przyczep, naczep, **kontenerów w żegludze śródlądowej lub multimodalnych jednostek załadunkowych**) wykorzystywanych w transporcie kombinowanym, były obniżane lub zwracane w formie ryczałtowej lub proporcjonalnie do odległości pokonywanych przez takie pojazdy drogą kolejową **lub po śródlądowych drogach wodnych**, w ramach warunków i przepisów ustalanych przez państwa członkowskie w konsultacji z Komisją oraz zgodnie z tymi warunkami i przepisami.

## Poprawka 65

### Wniosek dotyczący dyrektywy

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 b (nowy)

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 2

*Tekst obowiązujący*

Ulgi lub zwroty, o których mowa w pierwszym ustępie, przyznawane są przez państwo, w którym zarejestrowane są dane pojazdy, w oparciu o przejazdy kolejną

*Poprawka*

### **4b) art. 6 ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:**

„Ulgi lub zwroty, o których mowa w pierwszym ustępie, przyznawane są przez państwo, w którym zarejestrowane są dane pojazdy, w oparciu o przejazdy kolejną **lub**

zrealizowane na terytorium tego państwa.

*po śródlądowych drogach wodnych,*  
zrealizowane na terytorium tego państwa.”

## Poprawka 66

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 c (nowy)

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3

#### *Tekst obowiązujący*

Państwa członkowskie mogą jednak przyznać te ulgi lub zwroty na podstawie przejazdów koleją zrealizowanych częściowo lub w całości poza terytorium państwa, w którym zarejestrowane są dane pojazdy.

#### *Poprawka*

**4c) art. 6 ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:**

„Państwa członkowskie mogą jednak przyznać te ulgi lub zwroty na podstawie przejazdów koleją **lub po śródlądowych drogach wodnych**, zrealizowanych częściowo lub w całości poza terytorium państwa **członkowskiego**, w którym zarejestrowane są dane pojazdy.”

## Poprawka 67

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 – wprowadzenie

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

4. Jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 8, państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu wspierania inwestycji w terminale przeładunkowe, dotyczące:

#### *Poprawka*

4. Jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 8, państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu wspierania inwestycji w terminale **transportowe i punkty** przeładunkowe, dotyczące:



## Poprawka 68

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) ***budowy i, w razie potrzeby, rozbudowy takich*** terminali przeładunkowych transportu kombinowanego;

*Poprawka*

a) ***na obszarach, na których odpowiednia infrastruktura nie jest dostępna w promieniu odległości określonym w art. 1 ust. 3, budowy terminali transportowych lub instalowania punktów*** przeładunkowych transportu kombinowanego, ***chyba że nie istnieje zapotrzebowanie na taką infrastrukturę ze względu na brak znaczenia gospodarczego lub ze względu na cechy geograficzne lub przyrodnicze danego obszaru;***

## Poprawka 69

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 – litera a a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

aa) ***na obszarach, gdzie potrzebna jest dodatkowa przepustowość terminali, rozbudowy istniejących terminali lub instalowania dodatkowych punktów przeładunkowych oraz – po przeprowadzeniu oceny wpływu ekonomicznego wykazującej, że nie dojdzie do negatywnego oddziaływania na rynek i że nowe terminale są konieczne, oraz pod warunkiem uwzględnienia***

*aspektów środowiskowych – budowy nowych terminali transportu kombinowanego;*

## **Poprawka 70**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) zwiększenia skuteczności operacyjnej istniejących terminali.

*Poprawka*

b) zwiększenia skuteczności operacyjnej istniejących terminali, **w tym poprzez zapewnienie dostępu do nich.**

## **Poprawka 71**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Środki wsparcia transportu kombinowanego należy uznać za zgodne z zasadami rynku wewnętrznego w rozumieniu art. 107 ust. 3 TFUE oraz zwolnić z wymogu powiadomienia określonego w art. 108 ust. 3 TFUE, pod warunkiem że nie stanowiłyby one więcej niż 35 % ogółu kosztów operacji.***

## Poprawka 72

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie prowadzą koordynację z sąsiednimi państwami członkowskimi i z Komisją oraz dopilnowują przy wdrażaniu takich środków, by priorytetem było zapewnienie zrównoważonego i wystarczającego geograficznego rozmieszczenia odpowiednich obiektów w Unii, zwłaszcza w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, tak aby żadna lokalizacja w Unii nie znajdowała się **dalej niż 150 km** od terminalu.

#### *Poprawka*

Państwa członkowskie prowadzą koordynację z sąsiednimi państwami członkowskimi i z Komisją oraz dopilnowują przy wdrażaniu takich środków, by priorytetem było zapewnienie zrównoważonego i wystarczającego geograficznego rozmieszczenia odpowiednich obiektów w Unii, zwłaszcza w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, tak aby żadna lokalizacja w Unii nie znajdowała się **w odległości dalszej od takiego terminalu niż limit, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a). Podejmując środki, o których mowa w niniejszym ustępie, państwa członkowskie należyście uwzględniają potrzebę:**

- a) ograniczenia zagęszczenia ruchu, w szczególności w pobliżu obszarów miejskich i podmiejskich lub na obszarach o ograniczeniach naturalnych;**
- b) poprawy połączeń transgranicznych;**
- c) zmniejszenia izolacji obszarów, na których brakuje infrastruktury, uwzględniając jednocześnie szczególne potrzeby i ograniczenia regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych;**
- d) zwiększenia dostępności i poprawy jakości sieci połączeń, w szczególności w odniesieniu do infrastruktury dostępowej do terminali przeladunkowych; oraz**
- e) przyspieszenia przejścia na cyfryzację; oraz**
- f) zmniejszenia wpływu transportu towarowego na środowisko i zdrowie publiczne, na przykład dzięki wspieraniu**

*wydajności pojazdów, wykorzystywaniu paliw alternatywnych i mniej zanieczyszczających, wykorzystywaniu energii odnawialnej, w tym w terminalach, czy efektywniejsze wykorzystywanie sieci transportowych poprzez zastosowanie technologii informacyjno-komunikacyjnych.*

### **Poprawka 73**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe warunki kwalifikowalności do wsparcia.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe warunki kwalifikowalności do wsparcia, *o których informują zainteresowane strony.*

### **Poprawka 74**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 5 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

*Do dnia 31 grudnia 2021 r.* państwa członkowskie *podejmują dodatkowe środki o charakterze ekonomicznym i ustawodawczym* w celu poprawy konkurencyjności operacji transportu kombinowanego w porównaniu do równoważnych alternatywnych operacji

transportu drogowego, *w szczególności  
żeby ograniczyć czas i koszty związane z  
operacjami przeładunku.*

## **Poprawka 75**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 5 – akapit 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*W celu ograniczenia czasu i kosztów  
związanych z operacjami transportu  
kombinowanego środka, o których mowa  
w akapicie pierwszym, obejmują co  
najmniej jedną z następujących zachęt:*

*a) zwolnienie przewoźników z opłat z  
tytułu kosztów zewnętrznych lub opłat z  
tytułu zatorów komunikacyjnych, o  
których mowa w art. 2 dyrektywy  
1999/62/WE, faworyzujące w  
szczególności pojazdy napędzane  
paliwami alternatywnymi, o których mowa  
w art. 2 dyrektywy Parlamentu  
Europejskiego i Rady 2014/94/UE<sup>1a</sup>;*

*b) zwrot na rzecz przedsiębiorstw  
wykonujących operacje transportu  
kombinowanego kosztów opłat za  
korzystanie z pewnych rodzajów  
infrastruktury;*

*c) zwolnienie przewoźników z ograniczeń  
nakładanych na mocy krajowych zakazów  
ruchu.*

---

*1a Dyrektywa Parlamentu Europejskiego  
i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października  
2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury  
paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z  
28.10.2014, s. 1).*

## Poprawka 76

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 5 – akapit 2 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Przyjmując dodatkowe środki, państwa członkowskie uwzględniają należyte również potrzebę przyspieszenia przejścia na cyfryzację sektora transportu kombinowanego, a w szczególności:*

*a) wspierają integrację systemów połączonych i automatyzację operacji;*

*b) zwiększają inwestycje w logistykę cyfrową, technologie informacyjno-komunikacyjne i inteligentne systemy transportowe; oraz*

*c) dążą do odstąpienia od używania papierowych dokumentów w przyszłości.*

## Poprawka 77

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 5 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*5a. Takie dodatkowe środki obejmują zachęty faworyzujące korzystanie z odcinków transportu niedrogowego. Państwa członkowskie uwzględniają środki na rzecz zwiększenia*

*konkurencyjności transportu wodnego, takie jak zachęty finansowe do korzystania z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub śródlądowych dróg wodnych, a także na rzecz tworzenia nowych połączeń morskich bliskiego zasięgu.*

## Poprawka 78

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 6 – ustęp 8

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

8. Państwa członkowskie zapewniają, by środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego miały na celu ograniczenie drogowego transportu towarowego oraz propagowanie korzystania z innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski, a tym samym zmniejszanie zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu.”;

#### *Poprawka*

8. Państwa członkowskie zapewniają, by środki wsparcia dla operacji transportu kombinowanego miały na celu ograniczenie drogowego transportu towarowego oraz propagowanie korzystania z innych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski, ***pojazdy niskoemisyjne lub stosowanie alternatywnych paliw o niższym poziomie emisji takich jak biopaliwa, energia elektryczna ze źródeł odnawialnych, gaz ziemny czy ogniwa paliwowe wodorowo-tlenowe***, a tym samym zmniejszanie zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, liczby wypadków drogowych, hałasu i zagęszczenia ruchu.

## Poprawka 79

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 9 a – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Państwa członkowskie w łatwo dostępny sposób i nieodpłatnie podają do publicznej wiadomości odpowiednie informacje na temat środków przyjętych na podstawie art. 6, a także inne informacje istotne dla celów stosowania niniejszej dyrektywy.

*Poprawka*

3. Państwa członkowskie w łatwo dostępny sposób **w internecie** i nieodpłatnie podają do publicznej wiadomości odpowiednie informacje na temat środków przyjętych na podstawie art. 6, a także inne informacje istotne dla celów stosowania niniejszej dyrektywy.

**Poprawka 80**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 9 a – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Komisja publikuje i w razie potrzeby aktualizuje wykaz właściwych organów, o których mowa w ust. 1, a także wykaz środków, o których mowa w art. 6.”;

*Poprawka*

4. Komisja publikuje **w internecie** i w razie potrzeby aktualizuje wykaz właściwych organów, o których mowa w ust. 1, a także wykaz środków, o których mowa w art. 6.”;

**Poprawka 81**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**

Dyrektywa 92/106/EWG

Artykuł 10 a – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia [*date of entry into*

*Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia [*data wejścia w życie niniejszej dyrektywy (zmieniającej)*].



*force of this (amending) Directive].*

*Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.*

