KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.11.2023 r.
COM(2023) 702 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do wniosku dotyczącego

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

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

ZAŁĄCZNIK

Orientacyjny wykaz środków wsparcia, o których mowa w art. 3a

Część I: Środki wsparcia mające na celu zmniejszenie różnic w poziomie konkurencyjności operacji transportu kombinowanego w porównaniu z operacjami transportu wyłącznie drogowego.

Środki mające na celu poprawę konkurencyjności operacji transportu kombinowanego przyczyniające się do osiągnięcia celów określonych w art. 3a ust. 2 lit. a) można wdrażać w drodze dostosowań o charakterze regulacyjnym i nieregulacyjnym oraz zachęt w ramach krajowych instrumentów administracyjnych i gospodarczych mających wpływ na konkurencyjność operacji transportu kombinowanego. Takie dostosowania i zachęty muszą mieć na celu zwiększenie atrakcyjności transportu kombinowanego dla przedsiębiorstw, które decydują się na wybrane rodzaje transportu, tj. nadawców lub przedsiębiorstw organizujących operacje transportu kombinowanego.

Dostosowania i zachęty mogą obejmować środki mające wpływ na:

a) organizację operacji transportu kombinowanego i ich części, w tym przydzielenie infrastruktury i zdolności przepustowej terminali oraz priorytetowe traktowanie transportu intermodalnego; lepsze zarządzanie zakłóceniami podczas robót budowlanych w zakresie infrastruktury, w tym współpracę między państwami członkowskimi w tych kwestiach; uproszczenie krajowych i lokalnych procedur administracyjnych, w tym procedur mających zastosowanie w fazie przygotowawczej operacji, jak również w trakcie operacji;

b) konkurencyjność kosztową operacji intermodalnych, w tym opłaty drogowe i inne opłaty, należności lub opłaty związane z korzystaniem z infrastruktury transportowej i intermodalnej, a także opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych;

c) opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych zdefiniowane w art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE[1] w odniesieniu do bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich zdefiniowanych w art. 3 pkt 11 i 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/1242[2] w transporcie intermodalnym;

d) środki ułatwiające małym i średnim przedsiębiorstwom wejście na rynek transportu intermodalnego, takie jak ułatwienie wynajmu lub dzierżawy intermodalnych jednostek ładunkowych, w tym w drodze gwarancji; ułatwienie korzystania z platform do planowania intermodalnego lub platform do konsolidacji transportu towarowego, w tym dzięki kampaniom szkoleniowym i informacyjnym;

---

[1] Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

e) warunki planowania i dzierżawy gruntów odpowiednich do rozwoju intermodalnych terminali przeładunkowych.

Część II: Środki wsparcia mające na celu zwiększenie modernizacji lub upowszechnienia technologii poprawiających efektywność operacji transportu intermodalnego

Środki mające na celu wsparcie modernizacji lub upowszechnienia technologii poprawiających efektywność operacji transportu intermodalnego, określone w art. 3a ust. 2 lit. b), można wdrożyć na przykład przez ułatwianie lub wspieranie:

a) identyfikacji naczep używanych w transporcie kombinowanym zgodnie z systemem identyfikacji ustanowionym na podstawie norm międzynarodowych ISO6346 lub EN13044;

b) wzmocnienia naczep nieprzystosowanych do przeładunku pionowego, aby mogły być przenoszone w ten sposób, lub pomoc w zakupie naczep przystosowanych do przeładunku pionowego;

c) znoszenia opłat z tytułu rejestracji pojazdów i podatków od pojazdów w przypadku naczep o standardowej wielkości przystosowanych do przeładunku pionowego;

d) integracji systemów połączonych i automatyzacji operacji w transporcie kombinowanym, logistyki cyfrowej, powiązanych technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz inteligentnych systemów transportowych, które są niezbędne do sprawnego funkcjonowania operacji transportu intermodalnego, w tym wsparcie inwestycji w fotobramki w intermodalnych terminalach przeładunkowych oraz automatyczne stanowiska odprawy/kontroli;

e) środków ułatwiających wprowadzenie intermodalnego listu przewozowego na danym terytorium;

f) niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów lub statków lub urządzeń przeładunkowych w transporcie kombinowanym;

g) akcesoriów na potrzeby istniejącej technologii przeładunku kontenerów umożliwiających przeładunek naczep, takich jak ramiona suwnic bramowych do pionowego przeładunku naczep.