

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „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”**

[COM(2017) 648 final/2 – 2017/0290 (COD)]

(2018/C 262/09)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 29.11.2017 Rada Europejska, 4.12.2017
Podstawa prawna	Art. 91 ust. 1 TFUE
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	5.4.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.4.2018
Sesja plenarna nr	534
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	159/1/3

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES popiera inicjatywę dotyczącą aktualizacji dyrektywy 92/106/EWG (zwanej dalej „dyrektywą”), aby zapewnić większą skuteczność i atrakcyjność idei kombinowanego transportu i uczynić transport bardziej zrównoważonym zgodnie z celami określonymi w białej księdze w sprawie polityki transportowej z 2011 r. oraz w świetle zobowiązań podjętych w ramach porozumienia paryskiego.

1.2. EKES opowiada się za rozszerzeniem zakresu dyrektywy na operacje krajowe w celu dalszego ograniczenia transportu drogowego.

1.3. EKES pozytywnie ocenia również wysiłki na rzecz uproszczenia dyrektywy, aby przedmiotowa koncepcja stała się bardziej atrakcyjna, przy zwiększeniu pewności prawa.

1.4. EKES uznaje za szczególnie przydatne uproszczenie wyznaczania odcinków transportu drogowego, w tym zapewnienie państwom członkowskim pewnej elastyczności umożliwiającej dostosowanie do warunków lokalnych. Niemniej wskazuje, że limit wynoszący 20 % odległości między punktem załadunku na początkowym odcinku a punktem rozładunku na końcowym odcinku mogłoby sprawić, że odległości w transporcie drogowym będą znacznie większe niż 300 km, powyżej których w Białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. preferowano przesunięcie z transportu drogowego.

1.5. Aby ułatwić dostęp do informacji na temat stanu wdrażania dyrektywy w poszczególnych państwach członkowskich oraz planowanie operacji transportu kombinowanego, EKES sugeruje zobowiązanie każdego państwa członkowskiego do udostępniania wszystkich istotnych informacji dotyczących wdrażania dyrektywy na specjalnej stronie internetowej.

1.6. EKES pochwała wyjaśnienia i uproszczenia wprowadzone dzięki wyczerpującemu wykazowi dokumentacji, która powinna być dostępna do kontroli zgodności, jak również pozytywnie ocenia przepis dotyczący możliwości sporządzania tych dokumentów w formie elektronicznej. Sugeruje, że tam, gdzie jest to możliwe, wszelkie decyzje podejmowane na szczeblu krajowym w sprawie zezwolenia na dłuższe odcinki drogowe powinny również wchodzić w skład sporządzanych dokumentów.

1.7. EKES pozytywnie odnosi się do proponowanego obowiązku państw członkowskich dotyczącego inwestycji w terminale przeładunkowe, a w szczególności obowiązku koordynacji takich inwestycji z sąsiednimi państwami członkowskimi. Jednakże zastanawia się, czy cel w postaci maksymalnej odległości wynoszącej 150 km z dowolnego miejsca w UE do najbliższego terminalu jest realistyczny, mając na uwadze sytuację na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia i znikomej sieci połączeń kolejowych i portowych, i w związku z tym sugeruje uwzględnienie wyraźnego wariantu zapewniającego elastyczność.

1.8. W opinii EKES-u, aby zwiększyć pewność i przyspieszyć efekty wprowadzenia zachęt do wykorzystywania tego rodzaju transportu, środki wsparcia dla transportu kombinowanego powinny być uznawane za zgodne z rynkiem wewnętrznym i wyłączone z obowiązku zgłaszania zgodnie z przepisami dotyczącymi pomocy państwa, pod warunkiem że wsparcie nie przekroczy uprzednio ustalonego pułapu.

1.9. EKES kwestionuje przydatność przepisu proponowanego w art. 1 ust. 2 akapit drugi, w myśl którego pewne odcinki z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego mają nie być brane pod uwagę do celów operacji transportu kombinowanego. Uważa, że propozycja ta jest niejasna i pozostawia duży margines interpretacyjny, a jednocześnie kwestionuje jej przydatność, ponieważ żadne podobne kryteria wyboru, jednoznacznie oparte na koncepcji wykluczenia wyborów niewymagających zachęty, nie zostały uznane za niezbędne w odniesieniu do transportu kolejowego.

1.10. EKES nie rozumie również, dlaczego nie wprowadzono zmian w odniesieniu do tzw. wyłączenia dotyczącego kabotażu, o którym mowa w art. 4 dyrektywy. Jako że jest to kwestia dotycząca polityki transportowej, w tej sprawie w pierwszej kolejności wskazuje na obecnie oczekujące na rozpatrzenie wnioski dotyczące dostępu do rynku w ramach międzynarodowego transportu drogowego towarów w odniesieniu do kabotażu, a także na toczącą się obecnie debatę na temat dostępu do rynku i konkurencji, w tym aspektów społecznych. Wskazuje również na ogólną zasadę, zgodnie z którą świadczenie usług w państwie innym niż to, w którym ma siedzibę usługodawca, powinno mieć charakter tymczasowy. Zdaniem EKES-u nie istnieją przeszkody w uwzględnieniu przepisu, zgodnie z którym odcinki transportu drogowego towarów w ramach operacji transportu kombinowanego stanowią oddzielne operacje transportowe, z wyjątkiem sytuacji, w których cała operacja transportowa jest prowadzona przy użyciu jednej ciężarówki lub jednej kombinacji pojazdów, łącznie z jednostką ciągnącą, oraz przepisu, w myśl którego rozporządzenie (WE) 1072/2009 ma zastosowanie do wszystkich operacji. Art. 4 dyrektywy powinien zostać poddany odpowiednim zmianom.

1.11. EKES wyraża zdziwienie wobec faktu, że przepis zawarty w art. 2 dyrektywy nakładający na państwa członkowskie wymóg zwolnienia operacji związanych z transportem kombinowanym, o których mowa w art. 1, z wszelkich systemów kwot i systemów zatwierdzania do dnia 1 lipca 1993 r. nie został uwzględniony we wniosku w sprawie zmiany dyrektywy. W obecnym brzmieniu dyrektywy, a także w świetle jej rozszerzonego zakresu, artykuł ten mógłby być interpretowany jako mający szersze oddziaływanie niż prawdopodobnie zamierzone, w szczególności w odniesieniu do dostępu do rynku. Dlatego EKES sugeruje przeformułowanie lub skreślenie tego artykułu.

1.12. EKES odnotowuje, że wniosek dotyczący zmiany dyrektywy nie zawiera żadnej wzmianki na temat stosowania dyrektywy 96/71/WE w sprawie delegowania pracowników w odniesieniu do transportu kombinowanego. Zakłada, że dyrektywa ta będzie miała zastosowanie również do operacji transportu kombinowanego oraz że obejmuje to także proponowane przez Komisję *lex specialis* dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (COM(2017) 278).

1.13. EKES pragnie również podkreślić istotny potencjał cyfryzacji w zakresie ułatwiania i promowania transportu kombinowanego. Kilka przykładów możliwych kierunków działań wspomniano powyżej. Istnieje znaczny potencjał rozwoju w tej dziedzinie w odniesieniu do transportu w ujęciu ogólnym, w tym transportu kombinowanego.

1.14. EKES zaleca, by w odniesieniu do Cypru i Malty Komisja rozważyła również możliwość podobnego jak w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1405/2006 rozwiązania kwestii kosztów transportu.

## 2. Kontekst

2.1. Dnia 8 listopada 2017 r. Komisja Europejska przedstawiła drugą część swego pakietu dotyczącego mobilności, którego głównym elementem był komunikat „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej” (COM(2017) 675).

2.2. Druga część pakietu zawiera następujące wnioski:

— Wniosek dotyczący nowych norm emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych po 2020 r. wraz z wnioskiem dotyczącym przeglądu rozporządzenia (WE) 715/2007 z uwzględnieniem zaostrożnych norm emisji.

- Wniosek dotyczący przeglądu dyrektywy 2009/33/UE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów w celu wzmocnienia przepisów dotyczących wspierania zamówień publicznych na takie pojazdy.
- Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 92/106/EWG w sprawie transportu kombinowanego w celu dalszego promowania tego rodzaju transportu z myślą o zachęcaniu do korzystania z rozwiązań transportowych ograniczających przewóz drogowy.
- Wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w sprawie dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych w celu większego otwarcia tego rynku i promowania w ten sposób tańszego publicznego transportu autobusowego na rzecz ograniczenia podróży samochodowych.
- Pakiet zawiera także plan działania w zakresie infrastruktury paliw alternatywnych w celu pobudzenia inwestycji w budowę takiej infrastruktury i ułatwienia w ten sposób mobilności transgranicznej w UE przy wykorzystaniu tych paliw.

2.3. Pakiet obejmuje połączenie środków ukierunkowanych na podaż i na popyt, aby skierować Europę na drogę mobilności niskoemisyjnej i zwiększyć konkurencyjność europejskiego ekosystemu motoryzacji i mobilności. Jego celem jest zapewnienie większej pewności polityki i prawa oraz stworzenie równych warunków działania.

2.4. Wniosek będący przedmiotem niniejszej opinii wprowadza zmiany do dyrektywy 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla pewnych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi („dyrektywa”) (COM(2017) 648) (wniosek). Obejmuje on następujące zasadnicze elementy:

- Transport kombinowany nie musi mieć już charakteru transgranicznego. Komisja ocenia, że istnieje znaczny potencjał dla krajowego transportu kombinowanego w państwach członkowskich.
- Wymóg dotyczący minimalnej odległości dla transportu innego niż drogowy został zniesiony. Z drugiej strony jednak w myśl nowego przepisu transport morski lub prowadzony z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej może nie być brany pod uwagę, jeżeli nie istnieją dla niego rozwiązania alternatywne.
- W transporcie kombinowanym mogą być wykorzystywane wszystkie jednostki ładunkowe spełniające kryteria określone w normach ISO 6346 oraz ENI 13044 lub pojazdy drogowe przewożone koleją, żeglugą śródlądową lub transportem morskim.
- Obecne przepisy dotyczące ograniczeń transportu drogowego zostały zmodyfikowane w celu określenia, że początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego na terenie UE może wynosić w linii prostej maksymalnie 150 km lub 20 % odległości w linii prostej między punktem ładunku na początkowym odcinku a punktem rozładunku na końcowym odcinku. To ograniczenie nie ma zastosowania do pustych jednostek ładunkowych ani do transportu do punktu odbioru towarów bądź z punktu dostawy towarów.
- Państwa członkowskie mogą zezwalać na dłuższe odległości niż te wskazane powyżej, aby umożliwić dotarcie do najbliższego terminalu transportowego o odpowiednim wyposażeniu i zdolności przepustowej.
- Aby transport drogowy został uznany za część operacji transportu kombinowanego, przewoźnik musi przedstawić dowód, że taki transport stanowi część operacji transportu kombinowanego. We wniosku wskazano informacje, jakie należy przedstawić dla danej operacji transportowej jako całości oraz w odniesieniu do jej poszczególnych części. Dodatkowe informacje nie mogą być wymagane. Informacje mogą być przedstawiane za pomocą różnych dokumentów transportowych, w tym także w formie elektronicznej. Musi być możliwe przedstawienie tych informacji podczas kontroli drogowej.
- Akceptowane są należycie uzasadnione odstępstwa względem planowanego przebiegu trasy.
- Państwa członkowskie mają obowiązek przedsięwzięcia środków niezbędnych do wsparcia inwestycji w terminale przeładunkowe przy jednoczesnym zapewnieniu koordynacji z sąsiednimi państwami członkowskimi.
- Każde państwo członkowskie jest zobowiązane do wyznaczenia co najmniej jednego organu odpowiedzialnego za wdrażanie dyrektywy i stanowiącego punkt kontaktowy na potrzeby jej wdrażania.
- Wniosek przewiduje również wymóg, aby państwa członkowskie przestrzegały obowiązku sprawozdawczości w odniesieniu do rozwoju transportu kombinowanego.

- Obecnie obowiązujące zwolnienia dotyczące kabotażu pozostają w mocy w odniesieniu do operacji transportu drogowego (odcinków drogowych) prowadzonych w ramach transgranicznej operacji transportowej między państwami członkowskimi, mających miejsce w całości na terenie danego państwa członkowskiego. Uzasadniając to zwolnienie Komisja powołuje się na przeprowadzone konsultacje wskazujące, że przepis ten przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności rozwiązań w ramach transportu kombinowanego. Komisja odwołuje się również do wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie 2/84 (Komisja przeciwko Włochom), w którym uznano, że transport kombinowany powinien być traktowany jako jedna operacja połączonego transportu międzynarodowego.
- W uzasadnieniu wniosku Komisja wskazuje również, że przepisy dotyczące delegowania pracowników mają zastosowanie do krajowego transportu kombinowanego w taki sam sposób jak do kabotażu. Nie zostały jednak zawarte żadne jednoznaczne stwierdzenia dotyczące przepisów w sprawie delegowania pracowników i operacji międzynarodowego transportu kombinowanego.

### 3. Uwagi ogólne

3.1. EKES popiera inicjatywę dotyczącą aktualizacji dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego jako sposób zwiększenia skuteczności i atrakcyjności koncepcji transportu kombinowanego. Umożliwi to zapewnienie bardziej zrównoważonego transportu, ograniczenie transportu drogowego i emisji gazów cieplarnianych, a także przyczyni się do realizacji celów wyznaczonych w białej księdze w sprawie polityki transportowej z 2011 r. oraz wypełnienia zobowiązań podjętych przez UE i państwa członkowskie w ramach porozumienia paryskiego.

3.2. EKES popiera rozszerzenie zakresu dyrektywy, aby obejmowała również operacje krajowe, których potencjał w zakresie rozwoju transportu kombinowanego – a w efekcie ograniczenia transportu drogowego – jest obecnie niewykorzystany.

3.3. EKES pozytywnie ocenia również uproszczenie ram regulacyjnych dla transportu kombinowanego, aby koncepcja ta stała się bardziej przystępna, przy zwiększeniu pewności prawa, dzięki czemu transport kombinowany stanie się bardziej atrakcyjny.

3.4. W tym kontekście szczególnie przydatna jest większa przejrzystość kryteriów dotyczących wyznaczania długości odcinków transportu drogowego: kryteria są proste, jasne i nie wydają się pozostawiać miejsca dla rozbieżnych interpretacji. EKES stwierdza jednak, że limit wynoszący 20 % odległości w linii prostej między punktem załadunku na początkowym odcinku a punktem rozładunku na końcowym odcinku mógłby sprawić, że odległości w transporcie drogowym będą przekraczały limit 300 km, powyżej którego w Białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. preferowano przesunięcie z transportu drogowego, zwłaszcza w regionach o znikomej sieci połączeń lub dużych odległościach między terminalami. Uważa jednakże, że priorytetowe znaczenie ma ogólne dążenie do uatrakcyjnienia koncepcji transportu kombinowanego dla użytkowników oraz wartości dodanej płynącej z jasnej i prostej definicji, dlatego przychyła się do proponowanego rozwiązania.

3.5. EKES docenia również element elastyczności przyznany państwom członkowskim w zakresie wydłużania odcinków transportu drogowego w razie potrzeby w celu umożliwienia dotarcia do najbliższego geograficznie terminalu transportowego, który posiada potrzebną operacyjną zdolność przeładunkową do załadunku lub rozładunku pod względem urządzeń przeładunkowych, zdolności przepustowej terminalu i odpowiednich usług kolejowego transportu towarowego.

3.5.1. EKES odnotowuje, że decyzja o wydaniu takiego zezwolenia w drodze ogólnie stosowanego przepisu lub indywidualnie dla każdego przypadku wydaje się pozostawiona państwom członkowskim. Podkreśla znaczenie przejrzystości, dlatego uważa, że przepisy krajowe dotyczące tej kwestii oraz, w stosownych przypadkach, decyzje dotyczące poszczególnych przypadków powinny być udostępniane na specjalnej stronie internetowej zgodnie z treścią nowego art. 9a ust. 2, o którym mowa w art. 1 pkt 7 wniosku.

3.6. W celu ułatwienia planowania operacji transportu kombinowanego i zapewnienia większej atrakcyjności tego rozwiązania EKES sugerowałby, aby wszelkie istotne informacje dotyczące wdrażania dyrektywy w poszczególnych państwach członkowskich były udostępniane na specjalnej stronie internetowej w każdym państwie członkowskim oraz aby stosowny przepis został ujęty w art. 9a ust. 2 wniosku.

3.7. EKES popiera wyjaśnienie przedstawione w art. 3 wniosku w odniesieniu do dokumentów wymaganych na potrzeby kontroli zgodności, zakazu wymagania dodatkowych dokumentów oraz możliwości przedstawiania wymaganych dokumentów w formie elektronicznej. Przepis ten ułatwia prowadzenie operacji oraz zapewnia większą pewność prawa. EKES zastanawia się jednak, czy w przypadkach zezwolenia na dłuższy odcinek drogowy w danym państwie członkowskim na podstawie art. 1 ust. 3 akapit trzeci oraz w przypadkach, gdy zezwolenie stanowi specjalną decyzję, również nie powinna być udostępniana kopia takiej decyzji.

3.8. EKES z zadowoleniem odnotowuje akcent na inwestycje w terminale przeładunkowe oraz obowiązek koordynacji takich inwestycji z sąsiednimi państwami członkowskimi i Komisją, aby zapewnić zrównoważony i dostateczny podział geograficzny tych inwestycji, w szczególności w ramach sieci TEN-T, a także aby priorytetowo potraktować zapewnienie, by żadna lokalizacja w Unii nie znajdowała się dalej niż 150 km od terminalu. Ma jednak wątpliwości, czy cel ten jest realistyczny w odniesieniu do obszarów o niskiej gęstości zaludnienia i znikomej sieci połączeń kolejowych i portów.

3.9. Wsparcie dla transportu kombinowanego musi być podane do wiadomości Komisji Europejskiej i przed wypłaceniem wymaga zezwolenia zgodnie z zasadami pomocy państwa. Ze względu na długotrwałe procedury beneficjent pomocy najczęściej otrzymuje pomoc po 3 latach od momentu, gdy krajowy organ publiczny wyda decyzję w tej sprawie, a niekiedy, kiedy system musi zostać zmieniony, istnieje zagrożenie, że beneficjent utraci wszelkie świadczenia. Aby zmniejszyć niepewność i przyspieszyć ten proces, EKES uważa, że pomoc poniżej określonego pułapu, na przykład 35 % kosztów całkowitych, powinna być automatycznie uznana za zgodną z przepisami Traktatu i zostać wyłączona z obowiązku zgłaszania.

3.10. EKES pragnie również zwrócić uwagę na możliwości dalszego rozwoju transportu kombinowanego oferowane przez cyfryzację. Wniosek stanowi krok w tym kierunku dzięki zapewnieniu możliwości wykorzystywania dokumentów w formie elektronicznej oraz stworzenia specjalnych stron internetowych we wszystkich państwach członkowskich.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES odnotowuje, że w art. 1 ust. 2 wniosku z idei transportu kombinowanego wyłączono wszelkiego rodzaju przewóz z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, dla którego nie ma równoważnego alternatywnego rozwiązania drogowego lub który jest nieunikniony w ekonomicznie opłacalnej operacji transportowej. Wydaje się, że przepis ten wiąże się ze zniesieniem wymogu dotyczącego minimalnej odległości dla transportu z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej i transportu morskiego i służy wypełnieniu postanowienia zawartego w motywie 9 preambuły: „Przydatne byłoby zatem usunięcie tej minimalnej odległości przy jednoczesnym utrzymaniu wyłączenia niektórych operacji, takich jak operacje obejmujące ładunki dalekomorskie lub przeprawy promem na krótkie odległości”. EKES wyraża wątpliwości zarówno co do meritum, jak i brzmienia tego przepisu.

4.1.1. Wydaje się, że jednym ze skutków wymogu dotyczącego minimalnej długości wynoszącej 100 km dla operacji transportu prowadzonych żeglugą śródlądową oraz drogą morską zgodnie z obecnym brzmieniem dyrektywy jest wyłączenie krótkich przepraw promem lub transportu dalekomorskiego, w odróżnieniu od żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Wynika to z faktu, że wymóg dotyczący odległości wynoszącej 100 km ma zastosowanie do transportu prowadzonego na terytorium UE. Celem propozycji zawartej w art. 2 ust. 2 jest rzecz jasna wywarcie podobnego skutku.

4.1.2. Wydaje się jednak, że obecne proponowane brzmienie może powodować niepewność co do zakresu zastosowania, co może nawet stworzyć przeszkodę prawną we wdrażaniu projektów w dziedzinie transportu kombinowanego.

Dlatego kryterium braku „równoważnego alternatywnego rozwiązania” pozostawia bez rozstrzygnięcia kwestię, czy równoważność powinna być rozpatrywana pod względem wymaganego czasu, odległości w kilometrach czy kosztów. Podobnie kryterium transportu „nieuniknionego w ekonomicznie opłacalnej operacji transportowej” pozostawia duży margines interpretacji.

4.1.3. EKES zastanawia się zatem nad przydatnością proponowanego przepisu, w szczególności mając na uwadze, że żadne podobne kryteria wyboru, przy oczywistym założeniu wykluczania wyborów niewymagających zachęty, nie zostały uznane za niezbędne w odniesieniu do transportu kolejowego.

4.2. EKES nie rozumie również, dlaczego nie wprowadzono zmian w odniesieniu do tzw. wyłączenia dotyczącego kabotażu, o którym mowa w art. 4 dyrektywy. Jako że jest to kwestia dotycząca polityki transportowej, EKES w tej sprawie w pierwszej kolejności pragnie odwołać się do oczekujących na rozpatrzenie wniosków dotyczących dostępu do rynku w ramach międzynarodowego transportu drogowego towarów w odniesieniu do kabotażu, a także do znajdującej się obecnie w centrum uwagi kwestii dostępu do rynku i konkurencji, w tym aspektów społecznych. Ma również na uwadze ogólną zasadę, zgodnie z którą świadczenie usług w państwie innym niż to, w którym ma swoją siedzibę usługodawca, powinno mieć charakter tymczasowy.

4.2.1. EKES odnotowuje dwa argumenty przytoczone przez Komisję jako przemawiające za wybranym rozwiązaniem. Pierwszy z nich odnosi się do faktu, że z odpowiedzi udzielonych przez przedsiębiorstwa na etapie konsultacji wynika, iż obecne rozwiązanie jest postrzegane jako przyczyniające się do zapewnienia atrakcyjności transportu kombinowanego. Drugi argument wskazuje, że operacja w ramach transportu kombinowanego na podstawie definicji zawartej w dyrektywie w obecnym brzmieniu powinna być postrzegana jako jedna operacja transportu międzynarodowego. Na poparcie tego argumentu Komisja odwołuje się do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, w szczególności w sprawie 2/84 (Komisja przeciwko Włochom).

4.2.2. Zdaniem EKES-u argument bazujący na orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości wprost opiera się na fakcie, że Trybunał – z racji wyboru dokonanego przez ustawodawcę – był zobowiązany do zdefiniowania transportu kombinowanego w taki sposób, aby możliwe było jego postrzeganie jako jednej operacji lub podróży. Przedmiotowa kwestia polega zatem jedynie na rozstrzygnięciu, czy ustawodawca postanawia traktować operację transportu kombinowanego jako jedną całość czy też jako szereg odrębnych operacji podejmowanych w ramach rozwiązania transportowego. W każdym przypadku EKES wskazuje, że podczas przyjmowania dyrektywy ustawodawca uznał za konieczne zapewnienie swobodnego dostępu do rynku przewoźników „w odniesieniu do początkowego lub końcowego odcinka przewozu drogowego stanowiącego integralną część operacji transportu kombinowanego, bez względu na to, czy odcinek drogowy obejmuje przekroczenie granicy”.

4.2.3. Zdaniem EKES-u nie istnieją przeszkody w uwzględnieniu przepisu przewidującego, że odcinki transportu drogowego towarów w ramach operacji transportu kombinowanego stanowią oddzielne operacje transportowe, oraz przepisu, w myśl którego rozporządzenie (WE) 1072/2009 ma zastosowanie do wszystkich operacji transportu drogowego. Art. 4 dyrektywy powinien zostać poddany odpowiednim zmianom.

4.3. W tym kontekście zaskakujący jest również fakt, że przepis zawarty w art. 2 dyrektywy nakładający na państwa członkowskie wymóg zwolnienia operacji związanych z transportem kombinowanym, o których mowa w art. 1, z wszystkich systemów kwot i systemów zatwierdzania do dnia 1 lipca 1993 r, nie został uwzględniony we wniosku, zwłaszcza biorąc pod uwagę planowane rozszerzenie zakresu dyrektywy, aby objęła ona krajowe operacje transportu kombinowanego.

4.3.1. W przypadku rozszerzenia zakresu dyrektywy na krajowe operacje transportu kombinowanego przepis ten będzie miał zastosowanie również do takich operacji. Brzmienie przepisu pozostawia dość dużą swobodę interpretacji i mogłoby być rozumiane jako zwolnienie transportu kombinowanego z wymogów dotyczących warunków wykonywania zawodu zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 oraz z wszystkich ograniczeń dla dostępu do rynku.

4.3.2. EKES zakłada, że nie jest to zamierzony cel wniosku, dlatego sugeruje skreślenie tego artykułu lub jego przeformułowanie tak, aby jasno wskazywał, że zwolnienie z systemów kwot i zatwierdzania ma zastosowanie bez naruszenia przepisów dotyczących dostępu do zawodu lub rynku w odniesieniu do każdego rodzaju transportu, którego to dotyczy.

4.4. EKES zauważa ponadto, że we wniosku nie wspomniano o zastosowaniu dyrektywy w sprawie delegowania pracowników do operacji transportu kombinowanego, z wyjątkiem odwołania się w uzasadnieniu do zastosowania proponowanego *lex specialis* dotyczącego delegowania pracowników sektora transportu drogowego. Oznaczałoby to, że przepisy dotyczące delegowania pracowników zawarte w dyrektywie 96/71/WE miałyby zastosowanie do transportu drogowego w kontekście krajowych operacji transportu kombinowanego.

4.4.1. EKES zakłada, że przepisy dotyczące delegowania pracowników mają zastosowanie również do wszelkich przypadków delegowania w ramach operacji transportu kombinowanego spełniających kryteria określone w art. 1 dyrektywy 96/71/WE oraz w proponowanym *lex specialis*, kiedy – i jeżeli – zostanie ono przyjęte.

4.5. EKES odnotowuje zaniepokojenie kosztem długich połączeń morskich na wyspy peryferyjne takich jak Cypr i Malta oraz związane z tym znaczenie systemu wsparcia ustanowionego na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 1405/2006 w celu zrekompensowania kosztów transportu w sektorze rolnictwa na niektórych mniejszych wyspach Morza Egejskiego, o czym już wcześniej wspominał. Proponuje, by Komisja rozważyła możliwość podobnego rozwiązania dla Cypru i Malty.

Bruksela, dnia 19 kwietnia 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego