

Брюксел, 21 ноември 2018 г.
(OR. en)

13871/1/18
REV 1

Междуетноститутуционално досие:
2017/0290(COD)

TRANS 503
CODEC 1882

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (текст от значение за ЕИП) – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 10 ноември 2017 г. Комисията прие горепосоченото предложение като част от пакета за мобилност „Европа в движение“ и една от инициативите на Комисията, свързани с мобилността с ниски емисии. Предложението представлява преразглеждане на Директива 92/106/ЕИО¹ („Директивата относно комбинирания транспорт“) — единственият правен инструмент на равнището на Съюза, чрез който директно се стимулира преминаването от товарен автомобилен превоз към видове транспорт с по-ниски емисии, като например превоза по вътрешни водни пътища, морския и железопътния превоз.

¹ Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки, ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38 — 42.

II. СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2. Основната цел на предложението е допълнително да се повиши конкурентоспособността на комбинирания транспорт в сравнение с товарния автомобилен превоз на дълги разстояния, като по този начин се ускори преминаването от товарен автомобилен превоз към други видове транспорт.
3. Предложението е насочено към постигането на тази цел чрез:
 - разширяване на обхвата на действащата понастоящем Директива 92/106/ЕИО, така че да бъдат включени вътрешните интермодални операции;
 - опростяване на определението за операция по комбиниран транспорт и осигуряване на повече гъвкавост по отношение на дължината на отсечката с автомобилен превоз;
 - уточняване на изискванията за необходимите доказателства за операциите по комбиниран транспорт;
 - разширяване на мерките за икономическа подкрепа, основно инвестициите в терминали за претоварване, по-специално по съществуващите основни и широкообхватни мрежи TEN-T. Държавите членки следва да въведат допълнителни мерки за икономическа подкрепа (например освобождаване от данъци) и да ги координират помежду си и с Комисията.
4. Инициативата оказва принос към Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), тъй като целта ѝ е да се актуализира и опрости действащата директива.

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

5. През 2017 г. Европейският парламент отправи искане към Комисията да изготви ясни, модерни и разбираеми правила за комбинирания транспорт, които да се прилагат от органите. Парламентът призова конкретно Комисията да бъде преразгледана Директивата относно комбинирания транспорт с цел увеличаване на мултимодалния транспорт, премахване на нелоялните практики и гарантиране на спазването на социалното законодателство, приложимо за комбинирания транспорт.

6. Законодателното предложение беше възложено на комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент, която определи за докладчик Daniela Aiuto (EFDD, Италия). На 25 април 2018 г. докладчикът представи пред комисията своя проект на доклад. В доклада се предлагат изменения, като до голяма степен се подкрепя предложението на Комисията и се отчитат констатациите от предхождащата оценка по REFIT; за определен брой области пък се предлагат дори по-строги разпоредби от предложените от Комисията (например задълженията за докладване на държавите членки, фискалните стимули, които държавите членки да предоставят за операции по комбиниран транспорт, или инвестициите в подкрепа на развитието на терминали за претоварване и на разширяването на съществуващите). Гласуването в комисията се състоя на 10 юли 2018 г.
7. Европейският икономически и социален комитет прие становище по това предложение на 19 април 2018 г.

IV. РАБОТА В ОРГАНИТЕ НА СЪВЕТА

8. На 27 ноември 2017 г. Комисията представи предложението си в работна група „Транспорт — интермодални въпроси и мрежи“ (наричана по-нататък „работната група“); последва първи обмен на мнения. Оценката на въздействието (ОВ) на предложението беше подробно обсъдена на 12 и 25 януари 2018 г.
9. Досието бе широко обсъдено по време на българското председателство. Като цяло делегациите приветстваха планираното преразглеждане на директивата, чиято целесъобразност с годините е намаляла. Те изразиха съгласие, че трябва да се ускори преминаването към видове транспорт, различни от автомобилния, за да се намалят задръстванията по пътищата и емисиите. Няколко делегации обаче изразиха съмнения във връзка с очевидното фокусиране на предложението върху отсечката с автомобилен превоз. По отношение на мерките за подкрепа като цяло делегациите са очаквали ОВ да помогне по-ясно да се определи как тези мерки биха могли да се развиват по-нататък. Що се отнася до подкрепата за инвестициите, много делегации се противопоставиха на предлаганата цел за географско разпределение на терминалите за претоварване с аргумента, че избирането на място за терминалите и инвестициите в тях трябва да се правят според пазарните нужди.

10. Освен това редица делегации изтъкнаха връзката между настоящото предложение и някои от предложенията по първия пакет за мобилността, както и че на тази връзка е трябвало да се обърне повече внимание. В това отношение те изтъкнаха възможността за увеличаване на каботажните операции като следствие от факта, че ограниченията за каботажа, предвидени в Регламент (ЕО) № 1072/2009 — т.нар. Регламент относно *достъпа до пазара* — няма да се прилагат към отсечката с автомобилен превоз при комбиниран транспорт (КТ). Те също така подчертаха, че е трябвало допълнително да се оцени връзката между предложението за КТ и специфичните правила относно *командирането на водачи*, предвидени в Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС. В резултат на това те подчертаха, че следва да бъде осигурена последователност между съответните разпоредби в посочените по-горе досиета и че за тази цел работата по тях следва да протича успоредно.
11. На 7 юни 2018 г. Съветът по транспорт, телекомуникации и енергетика прие доклад за напредъка по настоящото досие. Въз основа на доклада за напредъка, представен от българското председателство, австрийското председателство продължи работата по досието на заседанията на работната група от 24 октомври и 7 ноември 2018 г. успоредно с голям брой двустранни обсъждания с намерението да се изяснят позициите на делегациите по основните въпроси в досието и да се установят възможно най-изгодните компромиси с цел постигане на общ подход.
12. Въз основа на забележките и предложенията, направени от делегациите, в компромисния текст на австрийското председателство се предлагат решения и уточнения по редица въпроси, основните от които са следните:
- ограничаване на *обхвата на Директивата до международните* операции по комбиниран транспорт, а именно между държавите членки или между държавите членки и трета държава. Така на практика се запазва обхватът на действащата Директива относно КТ (между държавите членки), но се включва пояснението относно операциите в трети държави съгласно решението на Съда на Европейския съюз по дело C-2/84 (при условие че са изпълнени условията за допустимост за операции по КТ);

- изискванията за *идентификация* за целите на операциите по КТ: идентификацията на интермодалните товарни единици в съответствие с международните стандарти ISO6346 и EN130344 се изисква за полуремаркета без влекач, сменяеми каросерии или контейнери, но не следва да е задължителна за ремаркета, превозни средства с влекачи или неподлежащи на обработване с кран полуремаркета;
- *удължаването отвъд ограничението от 150 km на всяка отсечка с автомобилен превоз* ще става по избор на всяка държава членка в съответствие с регионалните ѝ особености. Тъй като географските особености и местоположението на терминалите за претоварване на държавите членки са много различни, всяка държава членка ще има възможността да определя съгласно кои правила отсечките с автомобилен превоз ще могат да надвишават ограничението от 150 km, така че да се достигне до най-близкия подходящ терминал на тяхна територия. С цел да се подпомогнат операторите на КТ, държавите членки ще бъдат задължени да направят горепосочените правила общодостъпни;
- *недискриминационен достъп до публично подкрепяните терминали за претоварване* за период от най-малко 5 години. Тази разпоредба отразява опасенията на някои държави членки относно факта, че биха могли да гарантират недискриминационен достъп до публично финансирани или съфинансирани терминали единствено за определен период от време освен ако това е изрично предвидено в договор. Все пак държавите членки ще разполагат с гъвкавост да продължат отворения достъп и след петгодишния срок;
- задължение Комисията да направи оценка на възможността за *опростяване на правилата за държавните помощи*, приложими по отношение на операциите по КТ.

V. ОСНОВЕН НЕРАЗРЕШЕН ВЪПРОС

Връзка с пакета за мобилността (I част) с оглед на правилата за каботаж и командироването на водачи

13. В предложението на Комисията липсват изменения на член 2 от директивата, що се отнася до националните квоти и забраната на националните разрешителни за операции по комбиниран транспорт. Освен това без изменения в предложението остава и член 4, а именно, че превозвачите (които отговарят на условията, установени с Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009) имат право да извършват каботаж в началната/крайната отсечка с автомобилен превоз — част от операция по КТ, между държави членки, но също и в рамките на една държава членка.
14. От началото на обсъжданията на това предложение в Съвета няколко делегации предложиха да се върне обхватът на действащата директива (т.е. международни операции по КТ), тъй като според тяхното разбиране новият обхват би означавал либерализация на националния каботаж. Тези делегации поставят под въпрос политическия избор да се стимулират операциите по КТ за сметка на потенциалното увеличаване на незаконния каботаж или на нелоялната конкуренция поради по-евтините услуги, предлагани от някои транспортни превозвачи. Ето защо те предлагат да се заличи член 4 от действащата Директива относно КТ. Други делегации се противопоставят на тази гледна точка.
15. Повечето делегации са съгласни, че що се отнася до отсечките с автомобилен превоз при операциите по КТ, съществува тясна връзка между въпроса с каботажъ съгласно настоящата директива и Регламент (ЕО) № 1072/2009 — т.нар. Регламент относно *достъпа до пазара*, както и със специфичните правила относно *командироването на водачи*, определени в Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС² — т.нар. *lex specialis*. Във връзка с това те многократно подчертаха, че следва да бъде осигурена последователност между съответните разпоредби на тези досиета и че за тази цел работата по тях следва да протича успоредно. Прилагането на правилата относно командироването към началната и крайната отсечка с автомобилен превоз при операция по комбиниран транспорт вече е уредено с предложението за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и определянето на специфични правила по отношение на Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС относно командироването на водачи, т.нар. *lex specialis* (член 2, параграф 2б и съображение 12д).

² Предложение на Комисията: COM(2017) 278 final — 2017/0121 (COD).

16. На заседанието на Корепер на 14 ноември 2018 г. две държави членки, подкрепени от редица други делегации, отново подчертаха необходимостта да се заличи член 4 от действащата директива. Друга група държави членки повторно изтъкнаха, че се противопоставят на заличаването на член 4. Ето защо председателството предлага компромис, съгласно който член 4 се изменя, като се допуска възможността държавите членки да ограничат периода, през който превозно средство може да предоставя услуги в рамките на началната и/или крайната отсечка с автомобилен превоз на територията на приемащата държава членка.
17. Други нерешени въпроси са отразени в бележките под линия към текста в приложението към настоящия доклад.
18. Всички делегации, както и Комисията, поддържат обща резерва за разглеждане по последната версия на текста (приложена към настоящия доклад). Промените спрямо предишния текст (документ 13871/18) са обозначени с **получер шрифт** и [...].
19. Комисията запазва напълно позицията си по цялото компромисно предложение до приключване на преговорите с Европейския парламент.
20. DK, MT и UK изразяват резерва за парламентарно разглеждане по предложението.

VI. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

21. Комитетът на постоянните представители се приканва да разгледа поместения в приложението към настоящия доклад текст и по възможност да разреши нерешените въпроси, за да даде възможност на Съвета да постигне общ подход по настоящото предложение на заседанието си на 3 декември 2018 г.
-

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои
видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁴,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Отрицателното въздействие на транспорта, свързано със замърсяването на въздуха, емисиите на парникови газове, злополуките, шума и задръстванията, продължава да създава проблеми за икономиката, здравето и благосъстоянието на европейските граждани. Въпреки факта, че автомобилният превоз има основен принос за тези отрицателни последици, се очаква товарният автомобилен превоз да се увеличи с 60 % до 2050 г.

³ ОВ С , , стр. .

⁴ ОВ С , , стр. .

- (2) Намаляването на отрицателното въздействие на дейностите в областта на транспорта остава една от основните цели на транспортната политика на Съюза.
Директива 92/106/ЕИО на Съвета⁵, с която се установяват мерки за насърчаване на развитието на комбинирания транспорт, е единственият законодателен акт на Съюза, който директно стимулира преминаването от товарен автомобилен превоз към видове транспорт с по-ниски емисии, като например превоза по вътрешни водни пътища, морския и железопътния превоз.
- (3) Целта до 2030 г. 30 % от товарните автомобилни превози на разстояние над 300 km да се поемат от други видове транспорт, като например железопътен или воден, а до 2050 г. — над 50 %, за да се оптимизират показателите на мултимодалните логистични вериги, включително чрез по-широко използване на по-енергийно ефективни видове транспорт, се осъществява с по-бавни от предвидените темпове и според настоящите прогнози няма да бъде постигната.
- (4) Директива 92/106/ЕИО допринесе за разработване на политиката на Съюза относно комбинирания транспорт и спомогна превозът на значително количество товари да не се извършва по автомобилните пътища. Недостатъците при прилагането на тази директива, по-конкретно неясната формулировка и неактуалните разпоредби, както и ограниченият обхват на съдържащите се в нея мерки за подкрепа, значително намалиха нейното въздействие.
- (5) Директива 92/106/ЕИО следва да се опрости и прилагането ѝ да се подобри, като се преразгледат икономическите стимули за комбинирания транспорт с цел да се насърчи пренасочването на товарите от автомобилния превоз към видове транспорт, които са по-екологосъобразни, по-безопасни, по-енергийно ефективни и предизвикващи по-малко задръствания.
- (6) [...] ⁶

⁵ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

⁶ Комисията поддържа резерва относно намаляването на обхвата, съответстваща на резервата по член 1, параграф 1.

- (6a) С член 2 от Директива 92/106/ЕИО се забраняват национални квоти и разрешителни за операции по комбиниран транспорт. **Настоящата директива не засяга двустранните споразумения, сключени от държавите членки с трети държави относно операции по комбиниран транспорт. [...].**
- (7) **Макар че по-нататъшното либерализиране, съдържащо се в член 4 от Директива 92/106/ЕИО, в сравнение с каботажните превози по Регламент (ЕС) № 1072/2009 се оказва полезно за насърчаване на комбинирания транспорт и по принцип следва да се запази, необходимо е да се гарантира, че с него не се злоупотребява. Опитът показва, че в някои части на Съюза тази разпоредба се използва системно за заобикаляне на временния характер на каботажа и като основа за трайното присъствие на превозни средства в държава членка, различна от тази, в която са установени. Съществува риск подобни нелоялни практики да предизвикат социален дъмпинг и да изложат на опасност спазването на правната уредба в областта на каботажните превози. Ето защо член 4 от Директива 92/106/ЕИО следва да бъде изменен, като на държавите членки се предостави възможност да решават подобни проблеми чрез въвеждането на пропорционално ограничение по отношение на постоянното присъствие на превозни средства на тяхна територия.**
- (8) Определението за комбиниран транспорт в Директива 92/106/ЕИО включва различни ограничения на дължината на отсечките с автомобилен превоз при операция по комбиниран транспорт в зависимост от вида на отсечката с превоз, различен от автомобилния. За железопътния превоз не се посочва конкретно ограничение на дължината, а вместо това — неопределеното понятие за „най-близкия подходящ терминал“, което предоставя известна гъвкавост, позволяваща да се вземат под внимание особени случаи. Това ограничение създаде много затруднения при прилагането си поради различното тълкуване и специфичните трудности, свързани с установяването на условията за прилагане. Тези неясноти следва да бъдат премахнати, като същевременно се гарантира запазването на известна степен на гъвкавост. По-специално с допускането на равностойно обслужване за всички комбинации между видовете транспорт и с улесняване на изпълнението благодарение на простотата на измерване на дължината на отсечките с автомобилен превоз по права линия въз основа на адресите или координатите по ГНСС в началната и крайната точка на дадена отсечка с автомобилен превоз (посредством, например, съществуващи инструменти) ще се улесни планирането на операциите по комбиниран транспорт.

(8a) Целите на настоящата директива за по-нататъшно насърчаване на преминаването от автомобилен превоз към по-екологосъобразни видове транспорт и следователно за намаляване на отрицателното въздействие на транспортната система в Съюза следва да се постигнат на цялата територия на Европейския съюз. Макар ограничението на дължината от 150 km по права линия по принцип да позволява равностойно обслужване на всички видове транспорт във всички държави членки, регионалните разлики, дължащи се на географски и икономически критерии, както и гъстотата на населението трябва да бъдат взети под внимание. Може да е необходима известна гъвкавост, позволяваща надвишаване на това ограничение на дължината на отсечката с автомобилен превоз, ако в рамките на тази дължина не може да се намери автомобилен/железопътен терминал, подходящ от гледна точка на оборудването за претоварване и/или капацитета на терминала. В същата степен е необходима гъвкавост за намаляване на това ограничение на дължината на отсечката с автомобилен превоз в особени, ясно определени случаи, за да се гарантира, че всички държави членки преминават от автомобилния превоз към екологосъобразни видове транспорт, и за да се избегне възможността някои региони да се възползват от преминаването към други видове транспорт, докато в други, напротив, автомобилният превоз да се разраства в още по-голяма степен: в случая, когато транзитна отсечка с автомобилен превоз преминава през територията на държава членка, без да се извършва товарене или разтоварване на товари, тази държава членка може да реши да не счита тази операция за комбиниран транспорт и следователно да не прилага мерките за подкрепа, предвидени в настоящата директива и/или в Директива 96/53/ЕИО по отношение освобождаванията във връзка с теглото, отнасящи се до комбинирания транспорт.⁷

⁷ Комисията поддържа резерва по това съображение в съответствие с резервите си по член 1, параграфи 3а и 3б.

- (9) В определението за комбиниран транспорт в Директива 92/106/ЕИО с минималната дължина от 100 km за отсечката с превоз, различен от автомобилния, при операция по комбиниран транспорт се гарантира, че се обхващат повечето от операциите по комбиниран транспорт. Отсечките с железопътен превоз и морски превоз на къси разстояния обикновено обхващат по-дълги разстояния, за да са конкурентни на едномодалния автомобилен превоз. Това изискване за минимална дължина осигурява също така изключването от обхвата на конкретни операции, като например фериботните превози на къси разстояния, които в противен случай биха се включвали. Въпреки това с подобно ограничение на минималната дължина редица операции по вътрешните водни пътища около пристанищата и във и около агломерациите, които допринасят съществено за намаляване на натовареността на пътните мрежи в морските пристанища и по пътищата в непосредствена близост до тях, както и за намаляване на екологичните последици в агломерациите, не попадат в обхвата на действащата Директива относно комбинирания транспорт. Поради това би било удачно това ограничение за минимална дължина да се премахне, като същевременно се запази изключването на отсечките с превоз, различен от автомобилния, чиято единствена цел е да се преодолее естествено препятствие, а не да се способства за преминаване към други видове транспорт в ЕС. Тези изключени отсечки с превоз, различен от автомобилния, включват пряко пътуване до острови с ферибот (например между Корк и Роскоф или от Путгарден до Ръдбю) или през тунел (например Евротунела), когато не съществува автомобилна алтернатива на отсечката с превоз, различен от автомобилния, както и случаи, в които на теория в рамките на операцията има автомобилна алтернатива за отсечката с превоз, различен от автомобилния, но тя е нецелесъобразна от търговска гледна точка, понеже е значително по-дълга или води до неконкурентни забавяния и цени — пример за това са пътуването с ферибот от Талин до Стокхолм или от Бари до Дубровник. От друга страна, ако преди или след пътуване с ферибот се използва железопътен превоз или превоз по вътрешни водни пътища и са изпълнени условията за началната и крайната отсечка с автомобилен превоз, транспортната верига от изпращача до получателя също следва да се счита за комбиниран транспорт. Освен това не следва да бъдат изключвани отсечките с превоз, различен от автомобилния, състоящи се от връзки между острови, при които операторът избира да ползва ферибот до по-отдалечено пристанище вместо до най-близкото, като по този начин избягва значителна дистанция с пътен транспорт — например предпочита линията Корк — Сантандер вместо автомобилно пътуване от Роскоф до Испания; тези отсечки следва да могат да се ползват от подкрепа, тъй като способстват за преминаване към други видове транспорт.

- (9a) Освен това, макар настоящото определение за комбиниран транспорт да обхваща само операциите между държавите членки, дадена част от интермодална транспортна операция между държавите членки и трета държава следва да се тълкува като обхваната от директивата, ако частта в Съюза от тази операция отговаря на условията, посочени в определението за комбиниран транспорт, тъй като води до прехвърляне към друг вид транспорт в рамките на Съюза. В такъв случай обаче отсечката с различен от автомобилния превоз, която пресича граница на Европейския съюз, трябва да бъде поне 100 km на територията на Съюза. За да се избегнат всякакви съмнения, е необходимо пояснение в този смисъл.
- (9б) Макар частта от интермодалните транспортни операции, започващи или завършващи в трети държави, която се извършва в рамките на Съюза, да е обхваната от настоящата директива при определени условия, условията за достъп до пазара и достъпът до професията, приложими за превозвачите от трети държави, продължават да бъдат предмет на споразумения между Съюза или държавите членки и трети държави, които съдържат разпоредби относно автомобилния транспорт.
- (10) Ограничението за минимален размер на интермодалните товарни единици, което понастоящем се посочва в определението за комбиниран транспорт, би могло да възпрепятства бъдещото разработване на иновативни интермодални решения за градски транспорт и поради това е необходимо да се премахне всяко ограничение за размера или формата на контейнера. От друга страна, с възможността за определяне на интермодалните товарни единици посредством съществуващите и широко използвани средства за идентификация би могло да се ускори товаро-разтоварната работа на терминалите, свързана с интермодалните товарни единици, и да се улесни потокът на операции по комбиниран транспорт. Разрешените максимални размери на интермодалните товарни единици в началните и крайните отсечки с автомобилен транспорт се уреждат от разпоредбите на Директива 96/53/ЕО.

- (11) Остарялото използване на печати, с които се доказва, че е извършена операция по комбиниран транспорт, пречи на ефективното прилагане или на проверката на допустимостта на мерките, предвидени в Директива 92/106/ЕИО. Следва да се поясни какви доказателства са необходими, за да се докаже извършването на операция по комбиниран транспорт, както и начините, по които се представят тези доказателства. В частност, важно е отново да се подчертае, че такива доказателства могат да бъдат представяни, частично или изцяло, чрез съществуващите транспортни документи, като товарителниците, предвидени в различни международни конвенции. Използването и представянето на транспортна информация чрез електронни средства, като например електронни товарителници eCMR⁸, следва да се насърчава, тъй като това улеснява предоставянето на съответните доказателства. В това отношение е важно да се гарантира, че съответните органи приемат електронна информация. Предоставяните доказателства, независимо дали са в печатен или електронен формат, следва да бъдат надеждни и заверени, в зависимост от формата, с подпис, печат или електронен метод за идентификация. В регулаторната рамка и инициативите за опростяване на административните процедури, както и в аспектите, свързани с цифровизацията на транспорта, следва да се отчитат постиженията на равнището на Съюза.
- (12) Обхватът на сега действащите мерки за икономическа подкрепа, определени в Директива 92/106/ЕИО, е много ограничен и се състои от данъчни мерки (по-конкретно възстановяване или намаляване на данъците), които се отнасят само до някои видове комбинирани железопътни/автомобилни транспортни операции. Следва да се насърчават и други подходящи мерки за всички комбинации от видове транспорт, за да се намали делът на товарния автомобилен транспорт и да се насърчи използването на други видове транспорт, като например железопътен транспорт, превоз по вътрешни водни пътища и морски транспорт, с цел да се намалят замърсяването на въздуха, емисиите на парникови газове, пътнотранспортните произшествия, шума и задръстванията.

⁸ Предвидени в Допълнителния протокол към Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки (CMR) относно електронната товарителница.

- (13) Основният недостатък в инфраструктурата, възпрепятстващ пренасочването на товарните автомобилни превози към други видове транспорт, е на равнище терминал за претоварване. Настоящото разпределение и покритие на терминалите за претоварване в Съюза, включително по основната и широкообхватна мрежа TEN-T, е недостатъчно, а капацитетът на съществуващите терминали за претоварване достига своя предел и ще трябва да се повиши, за да се справи с нарастването на товарните превози като цяло. Инвестирането в капацитета на терминалите за претоварване може да намали общите разходи за претоварване и това да доведе до преминаване от един вид транспорт към друг, както е видно в някои държави членки. Държавите членки могат да предприемат мерки за подкрепа на инвестиции, които биха гарантирали, че за транспортните оператори ще има налична мрежа от ефикасни терминали за претоварване за комбиниран транспорт, притежаващи достатъчен капацитет за претоварване, който да отговаря на съществуващата и бъдещата необходимост от транспортна инфраструктура. Тези мерки могат да бъдат във формата на планиране на национална транспортна политика, специално териториалното планиране, публично-частни партньорства, отдаване под наем на държавни или общински земи за специално предназначение или различни мерки за държавна помощ. Това ще направи операциите по комбиниран транспорт по-конкурентоспособни в сравнение с едномодалния автомобилен транспорт и по този начин ще се стимулира използването на алтернативи за товарен превоз и ще се увеличи преминаването към други видове транспорт.
- (13a) Увеличените обхват, ефикасност и капацитет на терминалите за претоварване следва да бъдат установени най-малкото по съществуващите основни и широкообхватни мрежи TEN-T. За да могат операциите да се възползват от настоящата директива, и като се отдаде дължимото внимание на гъстотата на населението, географските или природните ограничения, пазарните условия и търговията и товарните потоци, дългосрочната цел следва да бъде да има средно поне един подходящ терминал за претоварване за комбиниран транспорт, разположен на не повече от 150 km от всяка точка, от която се изпращат товари в Съюза. Координацията между държавите членки и, когато е целесъобразно, с Комисията, би улеснила постигането на тази цел.

- (136) В частност, когато един терминал е подпомаган с публични средства, е важно да се гарантира свободен достъп без дискриминация за всички ползватели на комбиниран транспорт, поне за известен период от време. Минимален срок от 5 години изглежда подходящ, тъй като, например, договори за съфинансиране на терминали по линия на програмата за ЕСИ фондове съдържат тази разпоредба.⁹ По-дълъг срок обаче може да бъде предвиден от други договори, програми и/или държавите членки. Мерки, които документират такъв свободен, недискриминационен достъп (като например публикуването на информация относно таксите за терминални услуги), биха могли да допринесат за по-нататъшно насърчаване на интермодалния транспорт и съответно за преминаване от един вид транспорт към друг.
- (14) Държавите членки могат да прилагат мерки за икономическа подкрепа в допълнение към съществуващите такива, насочени към различните отсечки и елементи на операциите по комбиниран транспорт. Такива мерки могат, без да се засягат разпоредбите на членове 29—37 от Директива 2012/34/ЕС, да включват например намаляване на определени данъци, на таксите за достъп до инфраструктурата, таксите за външни разходи, таксите в случай на задръстване или други транспортни такси, преки безвъзмездни средства за транспортиране на интермодални товарни единици в операциите по комбиниран транспорт, частично възстановяване на разходите за претоварване, освобождаване от забрани за движение по пътищата, подкрепа за инвестиции в цифрови решения за комбиниран транспорт.
- (15) Мерките за подкрепа на операциите по комбиниран транспорт трябва да се прилагат в съответствие с правилата за държавна помощ, съдържащи се в Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Освен това, като вземе предвид значението на тази подкрепа за развитието на комбинирания транспорт, Комисията следва¹⁰ [...] да направи оценка на възможността да се разработят критерии за съвместимост с вътрешния пазар на някои видове помощ за комбиниран транспорт въз основа на натрупания опит.
- (16) [...] *(преместено в съображение 13а)*
- (17) Мерките за подкрепа следва също редовно да се преразглеждат от държавите членки, за да се гарантира тяхната ефективност и ефикасност.

⁹ Както е предвидено в Регламент (ЕС) 1303/2013, по-специално в член 71.

¹⁰ В съответствие със своите коментари по член 6, параграф 8а, Комисията е против замяната на думата „*може*“ със „*следва*“.

- (18) За целите на настоящата директива не следва да се прави разграничение между комбиниран транспорт за чужда сметка или срещу възнаграждение и комбиниран транспорт за собствена сметка.
- (19) За да се поеме увеличаващият се транспорт в Съюза и да се даде възможност за оценка на това увеличаване, и по-специално на развитието на пазара на комбиниран транспорт, следва да бъдат събирани имащи отношение, съпоставими и надеждни данни и информация, както на равнището на Съюза¹¹, така и от държавите членки, и тези данни и информация да бъдат редовно докладвани на Комисията. Комисията следва да представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива на всеки пет години. Когато са налични, и за да се избегне дублирането на работа и административната тежест, съответните данни, свързани с комбинирания транспорт, и информацията от съществуващи източници, като например Евростат или национални статистически бази данни, [...] следва да бъдат многократно използвани за тази цел.
- (19a) За да се осигурят еднакви условия, улесняващи изискваното докладване от страна на държавите членки, Комисията следва да приеме насоки за държавите членки с описание на методите за събиране и представяне на посочената в член 5, параграф 1 информация относно операциите по комбиниран транспорт.
- (20) Прозрачността е важна за всички заинтересовани страни, участващи в операции по комбиниран транспорт. За да се окаже подкрепа за постигането на прозрачност, е важно да се осигури публикуването по лесно достъпен начин на всички съответни правила, мерки и данни за контакт.
- (21) [...]

¹¹ Комисията има резерва по това съображение, тъй като член 5 не предвижда събирането на информация на равнище ЕС.

(22) Тъй като целите на настоящата директива за допълнително насърчаване на заместването на автомобилния превоз с по-екологосъобразни видове транспорт, а оттам и за намаляване на отрицателните вторични ефекти от транспортната система в Съюза, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а могат да се постигнат на равнището на Съюза поради основно трансграничния характер както на товарния комбиниран транспорт и взаимосвързаната инфраструктура, така и на проблемите, за чието разрешаване е предназначена настоящата директива, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

(23) Поради това Директива 92/106/ЕИО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 92/106/ЕИО се изменя, както следва:

(1) заглавието се заменя със следното:

„Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове международен комбиниран транспорт на товари“;

Нов член 1а:

Целта на настоящата директива е да се спомогне за намаляване на замърсяването на въздуха, емисиите на парникови газове, пътнотранспортните произшествия, шума и задръстванията чрез насърчаване на развитието на операциите по комбиниран транспорт и да се насърчи преминаването при превоза на товари от автомобилния към други видове превоз, като например железопътния, превоза по вътрешни водни пътища и морския превоз, чрез повишаване на конкурентоспособността на операциите по комбиниран транспорт в сравнение с товарния автомобилен превоз.

(2) член 1 се заменя със следното:

„Член 1

1. Настоящата директива се прилага за международни¹² операции по комбиниран транспорт.
2. За целите на настоящата директива „международен комбиниран транспорт“ е превоз на интермодални товарни единици (натоварени или празни) посредством транспортна операция между държави членки или между държави членки и трета държава, която се състои от начална или крайна отсечка с автомобилен превоз по маршрута или и от двете, както и от една или повече отсечки с превоз по маршрута, различен от автомобилния превоз, и в която се използва железопътен превоз, превоз по вътрешни водни пътища или морски превоз:

Интермодални товарни единици означават:

- а) ремарке или полуремарке без влекач, сменяема каросерия или контейнер, определени в съответствие с режима за идентифициране, установен съгласно международните стандарти ISO6346 и EN13044, когато непридружаваната интермодална товарна единица се претоварва между различните видове транспорт; или
- б) пътно превозно средство (товарен автомобил със или без ремарке или полуремарке с влекач) или неподлежащо на обработване с кран полуремарке¹³, което в отсечката с превоз по маршрута, различен от автомобилния превоз, се пренася с железопътен превоз, превоз по вътрешни водни пътища или морски превоз.

[...] ¹⁴

- 2а. Настоящата директива се прилага единствено за онези операции по комбиниран транспорт, при които за поне една от отсечките с превоз, различен от автомобилния, е налице равностойна приложима алтернатива за автомобилен превоз, като така общата операция способства за преминаване към друг вид транспорт в Съюза.

¹² Комисията поддържа резерва по отношение на обхвата. Според нея така обхватът на предложението се ограничава с 20 %.

¹³ Комисията поддържа резерва относно изключването на неподлежащите на обработване с кран полуремаркета от изискванията за идентифицирането.

¹⁴ Комисията, подкрепяна от BE, LU и PT, предпочита да се запази, след преходен период, задължението за идентификация на неподлежащите на обработване с кран полуремаркета.

3. Никоя отсечка с автомобилен превоз, посочена в параграф 2, не надвишава дължина от 150 km по права линия;¹⁵

Това ограничение на дължината на отсечката с автомобилен превоз се прилага за общата дължина на всяка отсечка с автомобилен превоз независимо от всички междинни вземания по началната отсечка и доставките в крайната отсечка от пътуването. Превозът на празни товарни единици преди начална или след крайна отсечка с автомобилен превоз (например от или до склад за контейнери) не се счита за част от операция по комбиниран транспорт.

- 3а. Ако в разстояние от 150 km по права линия не може да се намери автомобилен/железопътен¹⁶ терминал, подходящ от гледна точка на оборудването за претоварване и/или на капацитета на терминала, това ограничение на дължината на отсечката с автомобилен превоз може да бъде надвишено при операции по комбиниран транспорт, за да бъде достигнат географски най-близкият подходящ транспортен терминал, който разполага с необходимата оперативна възможност за претоварване в съответствие с правилата, определени от държавите членки. За тази цел държавите членки установяват дали не е налице необходимата оперативна възможност за претоварване¹⁷ и определят подходящите алтернативи¹⁸. Държавите членки публикуват тези правила.

¹⁵ Комисията поддържа резерва относно заличаването на ограничението от 20 % и на съответната препратка в член 3. PL подкрепя предложението на Комисията по този въпрос.

¹⁶ MT, PL и PT предлагат да се добавят морските пристанища.

¹⁷ Комисията поддържа категорична резерва по отношение на намаляването на допустимостта за подкрепа под сегашното равнище. Комисията предлага този параграф да се замени със следната формулировка: „Ако в разстояние от 150 km по права линия не може да се намери автомобилен/железопътен терминал, подходящ от гледна точка на оборудването за претоварване, капацитета на терминала, работното време на терминала и/или подходящи услуги за железопътен превоз, това ограничение на дължината на отсечката с автомобилен превоз може да бъде надвишено при операции по комбиниран транспорт, за да бъде достигнат географски най-близкият подходящ транспортен терминал, който разполага с необходимата оперативна възможност за претоварване.“

¹⁸ Комисията, подкрепяна от BE и LU, предпочита предишната версия на този текст, с хармонизирани правила на равнището на ЕС.

36. Държава членка може да реши да не прилага мерките за подкрепа, предвидени в член 6 от настоящата директива, по отношение на транзитна отсечка с автомобилен превоз на нейна територия, по която не се извършва товарене или разтоварване на товари. Съответната държава членка може да реши, че за целите на Директива 96/53/ЕО такава отсечка с автомобилен превоз не се счита за част от операция по комбиниран транспорт. Държавите членки публикуват тези правила.¹⁹²⁰²¹
4. Когато операция по комбиниран транспорт започва и/или завършва извън територията на Съюза, настоящата директива се прилага по отношение на частта от операцията на територията на Съюза, ако:
- а) частта от операцията, която се извършва на територията на Съюза, отговаря на изискванията по параграфи 2, 2а, 3, 3а и 3б и
 - б) отсечката с транспорт, различен от автомобилния, която пресича граница на Съюза, е с дължина най-малко 100 km на територията на Съюза.²²
- (3) член 3 се заменя със следното:

„Член 3

1. Държавите членки гарантират, че автомобилният превоз се счита за част от операция по комбиниран транспорт, която попада в обхвата на настоящата директива, само ако превозвачът, извършващ дадената операция по автомобилен превоз, може да представи ясни доказателства, че този автомобилен превоз се извършва в отсечката с автомобилен превоз при операция по комбиниран транспорт.
2. Доказателствата, посочени в параграф 1, съдържат следната информация:
- а) името, адреса и данните за контакт на изпращача или на оператора, който организира операцията по комбиниран транспорт от името на изпращача.

¹⁹ Комисията поддържа категорична резерва по този параграф.

²⁰ IT, PL, SI и FI поддържат резерва по този параграф.

²¹ SI предлага алтернативна формулировка за този параграф: „*Транзитното преминаване през държава — членка на ЕС, по началната или крайната отсечка с автомобилен превоз при комбиниран транспорт е разрешена/възможна само ако държавата членка не предлага подходящ терминал за комбиниран транспорт.*“

²² PL изразява загриженост относно този параграф, тъй като са изключени терминалите, намиращи се в близост до границата.

- б) идентификация на транспортираната интермодална товарна единица или, в случай че пътно превозно средство се превозва в отсечка с превоз, различен от автомобилния, идентификацията на това пътно превозно средство;
- ба) името, адреса и данните за контакт на получателя;
- в) маршрута на операцията по комбиниран транспорт:
 - местата, откъдето започва и където свършва всяка от отделните отсечки на комбинирания транспорт на територията на Съюза, както и съответните дати;
 - следните разстояния:
 - i) дължината по права линия на всяка отсечка с автомобилен превоз на територията на Съюза;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) за операции по комбиниран транспорт съгласно член 1, параграф 4, буква б) — дължината на отсечката с превоз, различен от автомобилния, на територията на Съюза
 - отсечката с автомобилен превоз може да надвишава 150 km само в съответствие със и при спазване на съответните правила на държавите членки, посочени в член 1, параграф 3а ²⁴;
 - В случай на начална отсечка с автомобилен превоз — потвърждение от първия/последващия терминал за претоварване, което да доказва, че идентифицираната интермодална товарна единица ще бъде претоварена от един вид превоз на друг, в това число мястото и датата, или потвърждение от съответния оператор (съответните оператори) на отсечката с превоз, различен от автомобилния, че идентифицираната интермодална товарна единица или идентифицираното пътно превозно средство ще се превозва от оператора (операторите) като част от тази операция по комбиниран транспорт, в това число мястото на пункта за вземане и датата на вземане;

²³ Комисията поддържа резерва относно заличаването на тази подточка във връзка със заличаването на ограничението от 20 % от член 1, параграф 3, буква б).

²⁴ Комисията предлага тази алинея да бъде заличена, за да бъде отразено предложеното изменение в бележка под линия 15 в член 1, параграф 3а, и да се добави отново формулировката от доклада за напредъка, представен от BG: „– ако отсечката с автомобилен превоз надвишава 150 km по права линия — основанието за надвишаване на дължината в съответствие с условията, определени в член 1, параграф 3а.“

- в случай на крайна отсечка с автомобилен превоз — потвърждение от последния терминал за претоварване, което да доказва, че идентифицираната интермодална товарна единица е била претоварена от един вид превоз на друг, в това число мястото и датата, или потвърждение от съответния оператор (съответните оператори) на отсечката с превоз, различен от автомобилния, че идентифицираната интермодална товарна единица или идентифицираното пътно превозно средство са превозени от оператора (операторите) като част от тази операция по комбиниран транспорт, в това число мястото и датата на доставяне.

- 2а. Всяко доказателство, посочено в параграф 1, се удостоверява надлежно.
3. Налични доказателства или документи може да се използват, ако е предоставена цялата информация, изисквана съгласно член 3, параграф 2. В такъв случай не се изискват допълнителни доказателства или документи за доказване, че превозвачът осъществява операция по комбиниран транспорт.
4. Доказателствата по параграф 1 се представят при поискване от оправомощения инспектор на държавата членка, в която се извършва проверката. Доказателствата са на официалния език на тази държава членка или на английски език.
- 4а. В случай на пътни проверки водачът на превозното средство има право да се свърже с централното управление, ръководителя на транспортната дейност, изпращача или оператора, който организира операцията по комбиниран транспорт от името на изпращача, или всяко друго лице или субект, които могат да му окажат помощ при предоставянето на посочената в параграф 2 информация. Тази информация се предоставя по време на извършването на пътните проверки²⁵.
5. Тези доказателства могат да бъдат представени по електронен път, като се използва структуриран формат, позволяващ редактиране, който може да се използва направо за съхраняване и компютърна обработка.

²⁵ В съответствие с най-новия компромисен текст на член 8, параграф 4а от Регламент (ЕО) № 1072/2009.

6. В случай на пътни проверки се разрешава несъответствие на транспортната операция спрямо представените доказателства, по-конкретно по отношение на информацията за маршрута, посочена в параграф 2, буква в), ако е надлежно обоснована, при изключителни обстоятелства извън контрола на превозвача(ите), които са довели до промени в операцията по комбиниран транспорт. За да представи необходимите доказателства, водачът на превозното средство има право да се свърже с централното управление, ръководителя на транспортната дейност, изпращача или оператора, който организира операцията по комбиниран транспорт от името на изпращача, или всяко друго лице или субект, които могат да предоставят допълнителна обосновка относно несъответствието между представените доказателства и действителната операция.“;
- (4) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

1. **Всички превозвачи, установени в държава членка, които отговарят на условията за достъп до това занятие и за достъп до пазара за транспорт на товари, имат право да извършват, в рамките на международна операцията по комбиниран транспорт, превоз в началната и/или крайната отсечка с автомобилен превоз.**
2. **Чрез дерогация от първия параграф, държавите членки могат, когато това е необходимо, за да се избегне злоупотреба чрез извършване на неограничени и постоянни услуги за началните или крайните отсечки с автомобилен превоз в рамките на приемащата държава членка, да постановят последното разтоварване от такава отсечка с автомобилен превоз да се извършва в рамките на определен срок, след като превозното средство влезе на територията на приемащата държава членка. Този срок не може да бъде по-кратък от 5 дни. Държава членка, която се е възползвала от тази възможност, определя също така срока след края на операциите на превозвача във връзка с тези отсечки с автомобилен превоз, през който същото превозно средство или – в случай на състав от превозни средства – моторното превозно средство от състава, не може да бъде използвано в тази приемаща държава членка за такива начални и/или крайни отсечки с автомобилен превоз или за каботажни операции по смисъла на Регламент (ЕО) № 1072/2009. Този срок не може да надвишава 7 дни.**

3. **Държавите членки, които се възползват от дерогацията, предвидена в параграф 2, в допълнение към това, което е предвидено в член 3, гарантират, че автомобилният превоз се счита за част от операция по комбиниран транспорт, попадаща в обхвата на настоящата директива, само ако превозвачът, извършващ дадения автомобилен транспорт, може да представи недвусмислени доказателства за съответните предходни операции и за момента, в който превозното средство е влязло в приемащата държава членка.**
4. **Държавите членки, които се възползват от дерогацията, предвидена в параграф 2, уведомяват Комисията за това преди прилагането на съответните национални мерки. Те правят преглед на тези правила най-малко на всеки 5 години и уведомяват Комисията за този преглед. Те оповестяват правилата, включително продължителността на съответните срокове, публично по прозрачен начин.“**
- (5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

3. До [xx/xx/xxxx - 18 месеца след транспонирането на Директивата] за първи път, а след това на всеки [пет] години държавите членки представят на Комисията доклад, в който се предоставя информация във връзка извършените на тяхната територия операции по комбиниран транспорт, които попадат в обхвата на настоящата директива. Докладът съдържа информация и статистически данни, когато са налични,²⁶ свързани по-специално с основните национални и трансгранични коридори на транспортната мрежа, използвани при операции по комбиниран транспорт, броя превозни средства (автовлакът се брои за едно превозно средство), транспортирани сменяеми каросерии и контейнери, превозен тонаж, списък на терминалите за претоварване, обслужващи операциите по комбиниран транспорт, и общ преглед на всички национални мерки за подкрепа, които се прилагат и предвиждат.
- a) [...];
- б) [...];

²⁶ Комисията има резерва относно ограничаването на декларирането до лесно достъпна информация, тъй като по този начин се намалява задължението под днешното ниво.

в) [...];;

г) [...].

4. Комисията приема насоки за държавите членки с описание на методите за събиране и представяне на информацията относно операциите по комбиниран транспорт, посочена в параграф 1.
5. До [хх/хх/ххх — 9 месеца след срока за представяне на докладите от държавите членки] за първи път, а след това на всеки [пет] години въз основа на анализ на националните доклади и на данни, съществуващи на равнището на Съюза, Комисията изготвя и представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно:
- а) икономическото развитие на комбинирания транспорт;
 - б) [...],
 - в) [...],
 - г) евентуалните допълнителни мерки, включително преразглеждане на определението за комбиниран транспорт, посочено в член 1, и адаптиране на списъка на мерките, предвидени в член 6.“

[Член 6]

- (6) В член 6 се добавят следните параграфи 4, 5, 6, 7 и 8:
4. „Държавите членки могат²⁷ да предприемат мерки за постигането на целта на настоящата директива за подкрепа на инвестициите в терминалите за претоварване по отношение на:
- а) изграждането и, когато е необходимо, разширяването на тези терминали за претоварване за комбинирания транспорт;

²⁷ Комисията е против промяната на „*предприемат*“ с „*могат да предприемат*“ и предложи следната формулировка: „...*Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да насърчат инвестициите в*“

б) повишаването на оперативната ефективност на съществуващите терминали.

4а. [...] ²⁸

Държавите членки гарантират, че на всички оператори се предоставя свободен достъп без дискриминация до всички публично подкрепени съоръжения за претоварване за срок от минимум 5 години или за по-дълъг срок, ако това е уместно и/или е предвидено от държава членка, и в съответствие с правото на Съюза. Държавите членки могат да налагат допълнителни условия за допустимост по отношение на подкрепата.

5. Държавите членки могат да предприемат допълнителни мерки, за да подобрят конкурентоспособността на операциите по комбиниран транспорт в сравнение с еквивалентните автомобилни транспортни операции.

Такива мерки могат, без да се засягат разпоредбите на членове 29—37 от Директива 2012/34/ЕС, да са насочени към всяка една операция по комбиниран транспорт или част от нея, като операцията в отсечка с автомобилен превоз или отсечка с различен от автомобилния превоз, използваните превозно средство, плавателно средство или интермодална товарна единица или операциите по претоварване.

6. Държавите членки незабавно съобщават на Комисията текста на мерките за подкрепа, предприети съгласно настоящия член.

7. Държавите членки периодично преоценяват нуждите на пазара на комбиниран транспорт и адаптират мерките за подкрепа на комбинирания транспорт, когато е необходимо.

8. [...]

8а. Комисията ²⁹ прави оценка на възможността за разработване на оперативни критерии за съвместимост с вътрешния пазар на някои видове помощ за комбинирания транспорт, като вземе предвид натрупания опит ³⁰.“;

²⁸ Комисията предлага да се запази текстът в опростена форма, както следва:
„Държавите членки гарантират, че при прилагането на тези мерки се дава приоритет на осигуряването на задоволително географско разпределение на подходящи съоръжения в Съюза, и по-конкретно по основните и широкообхватните мрежи TEN-T.“

²⁹ Комисията е против използването на формулировката „прави оценка“ и счита, че „може да направи оценка“ трябва да остане

³⁰ По отношение на държавната помощ ЕЛ предпочита предишната формулировка, съдържаща се в доклада на българското председателство за напредъка (док. 7864/18).

(7) Членове 7 и 9 се заличават.

(8) Вмъква се следният член:

„Член 9а

6. [...]

7. [...]

8. За целите на прилагането на настоящата директива държавите членки публикуват по леснодостъпен начин и безплатно необходимата информация, включително такава за подкрепата, която се предоставя на стопанските субекти, и за лицата за контакт в съответните национални органи. Държавите членки уведомяват Комисията за мястото, където се публикува тази информация, както и данните за контакт и различните задачи на съответните национални органи.

9. Европейската комисия публикува и поддържа актуализиран списък на лицата за контакт на съответните национални органи и съобщенията ѝ мерки за изпълнение на държавите членки, включително посочените в член 1, параграфи 3а и 3б“;

(9) Вмъква се следният член:

Член 2

10. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до XXXXXX [две години от датата на влизане в сила на директивата.]. Те незабавно информират Комисията за това. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване и формулировката на уточнението се определят от държавите членки.

11. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
