



Briuselis, 2018 m. lapkričio 21 d.
(OR. en)

13871/1/18
REV 1

Tarpinstitucinė byla:
2017/0290(COD)

TRANS 503
CODEC 1882

ATASKAITA

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinųjų atstovų komitetui / Tarybai
Komisijos dok. Nr.: 14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176	
Dalykas:	Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (Tekstas svarbus EEE)
	– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2017 m. lapkričio 10 d. Komisija priėmė pirmiau nurodytą pasiūlymą kaip judumo dokumentų rinkinio „Europa kelyje“ – vienos iš Komisijos iniciatyvų, susijusios su mažataršiu judumu – dalį. Šiuo pasiūlymu siekiama peržiūrėti Direktyvą 92/106/EEB¹ (Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą), kuri yra vienintelė teisinė priemonė Sąjungos lygmeniu, kuria tiesiogiai skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito mažiau taršaus transporto, pavyzdžiui, vidaus vandenų, jūrų ir geležinkelių, keliais.

¹ Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo, OL L 368, 1992 12 17, p. 38–42.

II. PASIŪLYMO TURINYS

2. Pagrindinis pasiūlymo tikslas – toliau didinti mišriojo krovinių vežimo konkurencingumą, palyginti su tolimuoju krovinių vežimu automobilių keliais, ir todėl sukurti geresnes sąlygas daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kitų transporto rūšių keliais.
3. Pasiūlymu siekiama šio tikslo šiomis priemonėmis:
 - išplečiant dabartinės Direktyvos 92/106/EEB taikymo sritį, kad būtų įtrauktos nacionalinio įvairiarūšio krovinių vežimo operacijos;
 - supaprastinant mišriojo krovinių vežimo operacijos apibrėžtį ir suteikiant lankstumo automobilių kelio atkarpos ilgio atžvilgiu;
 - apibrėžiant reikalavimus, taikytinus įrodymams, reikalingiems mišriojo krovinių vežimo operacijoms;
 - išplečiant ekonomines paramos priemones – daugiausia investicijas į krovinių perkrovimo terminalus, visų pirma esamame pagrindiniame ir visa apimančiame TEN-T tinkluose. Valstybės narės turėtų taikyti papildomas ekonomines paramos priemones, (pavyzdžiui, atleidimą nuo mokesčių) bei derinti jas tarpusavyje ir su Komisija.
4. Inicatyva prisidedama prie Reglamentavimo kokybės programos (REFIT) tikslų, nes ja siekiama atnaujinti ir supaprastinti esamą direktyvą.

III. DARBAS EUROPOS PARLAMENTE

5. 2017 m. Europos Parlamentas paprašė Komisijos parengti aiškias, modernias ir išsamias mišriojo krovinių vežimo taisykles, kurias valdžios institucijos galėtų įgyvendinti. Parlamentas konkrečiai paprašė Komisijos peržiūrėti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą siekiant padidinti daugiarašį vežimą, panaikinti nesąžiningą praktiką ir užtikrinti atitiktį su mišriuoju krovinių vežimu susijusiems socialinės srities teisės aktams.

6. Šis pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto buvo paskirtas Parlamento Transporto ir turizmo komitetui (TRAN), kuris pranešėja paskyrė Danielą Aiuto (EFDD, Italija). 2018 m. balandžio 25 d. pranešėja komitetui pateikė pranešimo projektą. Pranešime siūlomais pakeitimais iš esmės pritariama Komisijos pasiūlymui ir patvirtinami pagal REFIT programą prieš tai atlikto vertinimo rezultatai, ir netgi siūloma sustiprinti Komisijos pasiūlymą kai kuriose srityse (pvz., valstybių narių įpareigojimų rengti ataskaitas, fiskalinių paskatų, kurias valstybės narės turėtų siūlyti už mišriojo krovinių vežimo operacijas, arba investicijų, kuriomis remiamas krovinių perkrovimo terminalų kūrimas ar esamų plėtimas srityse). Balsavimas dėl pasiūlymo komitete įvyko 2018 m. liepos 10 d.
7. 2018 m. balandžio 19 d. Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė nuomonę dėl šio pasiūlymo.

IV. DARBAS TARYBOS ORGANUOSE

8. 2017 m. lapkričio 27 d. Intermodalinių klausimų darbo grupės (toliau – darbo grupė) posėdyje Komisija pateikė pasiūlymą, po to įvyko pirmasis pasikeitimas nuomonėmis. Pasiūlymo poveikio vertinimas (PV) buvo išsamiai aptartas 2018 m. sausio 12 d. ir 25 d. posėdžiuose.
9. Dėl dokumento buvo intensyviai diskutuojama Bulgarijos pirmininkavimo metu. Apskritai delegacijos palankiai įvertino numatomą esminę direktyvos, kuri bėgant metams tapo ne tokia aktuali, peržiūrą. Jos pritarė, kad siekiant sumažinti spūstis keliuose ir išmetamų teršalų kiekį, reikia paspartinti perėjimą prie kitų transporto rūšių, kad kroviniai būtų vežami ne tik keliais. Tačiau, kelios delegacijos išreiškė abejonių dėl akivaizdaus pasiūlymo dėmesio automobilių kelio atkarpai. Kalbant apie paramos priemones apskritai, delegacijos pareiškė, jog tikėjosi, kad PV labiau padės siekiant nuspręsti, kaip būtų galima toliau plėtoti pirmiau nurodytas paramos priemones. Kalbant apie paramą investicijoms, daug delegacijų prieštaravo siūlomam krovinių perkrovimo terminalų geografinio išdėstymo tikslui, teigdamos, kad terminalų vietą ir investicijas į juos turėtų lemti rinkos poreikiai.

10. Be to, daug delegacijų atkreipė dėmesį į ryšį tarp šio pasiūlymo ir kai kurių pirmojo judumo dokumentų rinkinio pasiūlymų ir į tai, kad šiam ryšiui turėjo būti skirta daugiau dėmesio. Šiuo atžvilgiu jos akcentavo galimą kabotažo operacijų padaugėjimą, nes Reglamente (EB) Nr. 1072/2009 (vadinamajame Patekimo į rinką reglamente) numatyti kabotažo apribojimai nebūtų taikomi mišriojo krovinių vežimo automobilių keliu atkarpai. Jos taip pat pabrėžė, kad pasiūlymo dėl mišriojo krovinių vežimo ir konkrečių taisyklių dėl *vairuotojų komandiravimo*, išdėstytų direktyvose 96/71/EB ir 2014/67/ES, ryšį reikėtų dar papildomai įvertinti. Todėl jos primygtinai reikalavo, kad turėtų būti užtikrintas atitinkamų minėtų dokumentų nuostatų nuoseklumas, o siekiant tai užtikrinti, su jais susijęs darbas turi vykti lygiagrečiai.
11. 2018 m. birželio 7 d. TTE taryba priėmė pažangos ataskaitą dėl šio dokumento. Remdamasi pirmininkavusios Bulgarijos pažangos ataskaita, pirmininkaujanti Austrija tęsė su dokumentu susijusį darbą 2018 m. spalio 24 d. ir lapkričio 7 d. darbo grupės posėdžiuose, kartu vedama daug dvišalių diskusijų, kurių metu siekė išsiaiškinti delegacijų pozicijas dėl pagrindinių dokumento klausimų ir rasti geriausius įmanomus kompromisus, kad būtų pasiektas bendras požiūris.
12. Remiantis delegacijų pateiktomis pastabomis ir pasiūlymais, pirmininkaujančios Austrijos kompromisiniame tekste siūlomi tam tikrų klausimų sprendimai ir paaiškinimai, kurių pagrindiniai yra šie:
- *direktyvos taikymo srities* apribojimas tik *tarptautiniu* mišriuoju vežimu, t. y. tarp valstybių narių arba tarp valstybių narių ir trečiosios šalies. Tokiu būdu praktiškai išlaikoma dabartinės Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos taikymo sritis (tarp valstybių narių), bet įtraukiamas paaiškinimas dėl operacijų trečiosiose šalyse, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-2/84 (jei tenkinamos tinkamumo vykdyti mišriojo krovinių vežimo operacijas sąlygos);

- *identifikavimo* reikalavimai mišriojo krovinių vežimo operacijų tikslu: puspriekabėms be vilkiko, nuimamiesiems kėbulams arba konteineriams būtinas įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto identifikavimas pagal tarptautinius standartus SO6346 ir EN130344, tačiau tai nebus privaloma priekaboms, transporto priemonėms su vilkiku arba keliuoju kranu nekeliamoms puspriekabėms;
- dėl *kiekvienos kelio atkarpos 150 km ribos pratęsim* spęs kiekviena valstybė narė, atsižvelgdama į savo regioninius ypatumus. Kadangi valstybių narių geografija ir perkrovimo terminalų vietos yra labai skirtingos, kiekviena valstybė narė turės galimybę nustatyti, pagal kokias taisykles automobilių kelio atkarpos gali viršyti 150 km ribą, kad jų teritorijoje pasiektų arčiausią tinkamą terminalą. Siekdamas padėti mišriojo krovinių vežimo vežėjams, valstybės narės privalės minėtas taisykles paskelbti viešai;
- *nediskriminuojanti prieiga prie valstybės lėšomis remiamų krovinių perkrovimo terminalų* ne trumpiau kaip 5 metus. Ši nuostata atspindi kai kurių valstybių narių susirūpinimą dėl to, kad nediskriminuojančią prieigą prie valstybės lėšomis finansuojamų arba bendrai finansuojamų terminalų jos gali užtikrinti tik tam tikrą laikotarpį, nebent tai būtų konkrečiai nustatyta sutartyje. Tačiau valstybės narės galės pratęsti atvirą prieigą ilgesniam nei penkerių metų laikotarpiui;
- įpareigojimas Komisijai įvertinti galimybę *supaprastinti* mišriojo krovinių vežimo operacijoms taikomas *valstybės pagalbos taisykles*.

V. PAGRINDINIS NEIŠSPREŠTAS KLAUSIMAS

Ryšys su Judumo dokumentų rinkiniu I dėl kabotažo taisyklių ir vairuotojų komandiravimo

13. Komisijos pasiūlymu direktyvos 2 straipsnis dėl lieka nepakeistas, kiek tai susiję su nacionalinėmis kvotomis ir nacionalinių leidimų vykdyti mišriojo krovinių vežimo operacijas uždraudimu. Komisijos pasiūlymu taip pat lieka nepakeistas 4 straipsnis, t. y. kad vežėjai (atitinkantys Reglamentais (EB) 1071/2009 ir 1072/2009 nustatytas sąlygas) turi teisę vykdyti kabotažą pradinėje / galutinėje kelio atkarpose, kurios yra mišriojo krovinių vežimo operacijos dalys, tarp valstybių narių, bet taip pat ir valstybės narės ribose.
14. Nuo pat diskusijų dėl šio pasiūlymo Taryboje pradžios kelios delegacijos siūlė sugrąžinti dabartinės direktyvos taikymo sritį (t. y. tarptautinio mišriojo krovinių vežimo operacijos), nes, jų supratimu, tai prilygtų vidaus kabotažo liberalizavimui. Šios delegacijos abejoja dėl pasirinktos politikos krypties skatinti mišriojo krovinių vežimo operacijas, dėl ko gali išaugti nelegalus kabotažas arba nesąžininga konkurencija, nes tam tikri vežėjai siūlys pigesnes paslaugas. Todėl jos siūlo išbraukti dabartinės Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos 4 straipsnį. Kitos delegacijos prieštarauja šiam požiūriui.
15. Dauguma delegacijų sutinka, kad, kiek tai susiję su mišriojo krovinių vežimo operacijų kelio atkarpomis, yra glaudus ryšys tarp kabotažo klausimo šioje Direktyvoje ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 – vadinamojo „*patekimo į rinką*“ reglamento, ir konkrečių taisyklių dėl *vairuotojų komandiravimo*, išdėstytų Direktyvose 96/71/EB ir 2014/67/ES² – vadinamojo „*lex specialis*“. Šiuo atžvilgiu jos nuolat pabrėžė, kad turėtų būti užtikrintas atitinkamų šių dokumentų nuostatų nuoseklumas, o siekiant tai užtikrinti, su jais susijęs darbas turi vykti lygiagrečiai. Komandiravimo taisyklių taikymas mišriojo krovinių vežimo operacijos pradinei ir galinei automobilių kelio atkarpoms dabar reglamentuojamas pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais ir konkrečių taisyklių nustatymu Direktyvos 96/71/EB ir Direktyvos 2014/67/ES atžvilgiu dėl vairuotojų komandiravimo – vadinamuoju „*lex specialis*“ (2 straipsnio 2b dalis ir 12e konstatuojamoji dalis).

² Komisijos pasiūlymas: COM(2017) 278 final - 2017/0121 (COD)

16. 2018 m. lapkričio 14 d. Nuolatinių atstovų komiteto posėdyje dvi valstybės narės, kurioms pritarė kelios kitos delegacijos, dar kartą pabrėžė, kad dabartinės direktyvos 4 straipsnį reikia išbraukti. Kita valstybių narių grupė pakartojo, kad jos prieštarauja 4 straipsnio išbraukimui. Todėl pirmininkaujanti valstybė narė siūlo kompromisą, kuriuo 4 straipsnis yra iš dalies keičiamas, suteikiant valstybėms narėms galimybę apriboti laikotarpį, kurį transporto priemonė priimančioje valstybėje narėje gali teikti paslaugas savo pradinėje ir (arba) galinėje kelio atkarpose.
17. Kiti neišspręsti klausimai išdėstyti šios ataskaitos teksto išnašose ir priede.
18. Visos delegacijos ir Komisija laikosi bendros tikrinimo išlygos dėl naujausios teksto redakcijos (pateiktos šio pranešimo priede). Ankstesnės teksto redakcijos (dok. 13871/18) pakeitimai pažymėti **paryškintuoju šriftu** ir simboliu [...].
19. Komisija nepateikia jokios savo pozicijos dėl viso kompromisinio pasiūlymo, kol nebaigtos derybos su Europos Parlamentu.
20. DK, MT ir UK dėl šio pasiūlymo laikosi parlamentinio tikrinimo išlygos.

VI. IŠVADOS

21. Nuolatinių atstovų komiteto prašoma išnagrinėti šios ataskaitos priede pateiktą tekstą ir, jei įmanoma, išspręsti neišspręstus klausimus, kad 2018 m. gruodžio 3 d. posėdyje Taryba galėtų susitarti dėl bendro požiūrio dėl šio pasiūlymo.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA
kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo
tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę³,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁴,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) neigiamas transporto poveikis, pavyzdžiui, oro tarša, išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, avarijos, triukšmas ir spūstys, vis dar kelia problemų ekonomikai ir Europos piliečių sveikatai bei gerovei. Apskaičiuota, kad iki 2050 m. krovinių vežimas automobilių keliais, kuris yra pagrindinė šio neigiamo poveikio priežastis, padidės 60 proc.;

³ OL C , , p .

⁴ OL C , , p .

- (2) transporto veiklos neigiamo poveikio mažinimas yra vienas iš svarbiausių Sąjungos transporto politikos uždavinių. Tarybos direktyva 92/106/EEB⁵, kurioje nustatytos priemonės mišriojo krovinių vežimo plėtrai skatinti, yra vienintelis Sąjungos teisės aktas, kuriuo tiesiogiai skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito mažiau taršaus transporto, pavyzdžiui, vidaus vandenų, jūrų ir geležinkelių, keliais;
- (3) tikslo iki 2030 m. 30 proc., o iki 2050 m. 50 proc., krovinių, kurie dabar automobiliais vežami daugiau kaip 300 km, pervežti kitų rūšių, pavyzdžiui, geležinkelių arba vandens, transporto keliais ir taip optimizuoti įvairiarūšės logistikos grandinių veikimą, be kita ko, daugiau naudojantis tausiomis transporto priemonėmis, siekiama lėčiau nei planuota, o naujausios prognozės rodo, kad jis nebus pasiektas;
- (4) rengiant Sąjungos mišriojo krovinių vežimo politiką remtasi Direktyva 92/106/EEB, kurią taikant daug krovinių, anksčiau vežtų automobilių keliais, pradėta vežti kito transporto keliais. Tos direktyvos įgyvendinimo spragos, pavyzdžiui, dviprasinės formuluotės, pasenusios nuostatos ir ribota jos paramos priemonių taikymo sritis, gerokai sumažino jos poveikį;
- (5) peržiūrėjus mišriajam krovinių vežimui taikomas ekonomines paskatas, Direktyva 92/106/EEB turėtų būti supaprastinta ir įgyvendinama geriau, kad būtų skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito aplinką labiau tausojančio, saugesnio, tausesnio ir keliančio mažiau spūsčių transporto keliais;
- (6) [...]⁶

⁵ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

⁶ Komisija laikosi išlygos dėl taikymo srities susiaurinimo, kaip tai nurodyta 1 straipsnio 1 dalyje pateiktoje išlygoje.

- (6a) Direktyvos 92/106/EEB 2 straipsniu draudžiamos nacionalinės kvotos ir leidimai mišriojo krovinių vežimo operacijoms. **Šia direktyva nedaromas poveikis dvišaliams susitarimams, kuriuos valstybės narės sudaro su trečiosiomis šalimis dėl mišriojo krovinių vežimo operacijų; [...].**
- (7) **nors Direktyvos 92/106/EEB 4 straipsnyje numatytas palyginti su kabotažu Reglamente (ES) Nr. 1072/2009 didesnis liberalizavimas buvo naudingas propaguojant mišrųjį krovinių vežimą ir turėtų, iš principo, būti išsaugotas, būtina užtikrinti, kad jis nebūtų naudojamas netinkamai. Patirtis rodo, kad ta nuostata tam tikrose Sąjungos vietose buvo sistemingai naudojama siekiant apeiti kabotažo laikiną pobūdį ir ji buvo laikoma pagrindu nuolat laikyti transporto priemonės kitoje nei įsisteigimo valstybėje narėje. Dėl tokios nesąžiningos praktikos kyla socialinio dumpingo pavojus ir grėsmė su kabotažu susijusios teisinės sistemos laikymuisi. Todėl Direktyvos 92/106/EEB 4 straipsnį reikėtų iš dalies pakeisti suteikiant valstybėms narėms galimybę tokias problemas spręsti nustatant transporto priemonių nuolatinio buvimo jų teritorijoje proporcingą ribą;**
- (8) Direktyvoje 92/106/EEB pateiktoje mišriojo krovinių vežimo apibrėžtyje yra įvairių mišriojo krovinių vežimo automobilių keliais nuotolio apribojimų, susietų su transporto priemonių, kuriomis krovins vežamas ne automobilių keliais, rūšimi. Krovinių vežimo geležinkelio nuotolis neribojamas, tačiau vartojama „artimiausio tinkamo terminalo“ sąvoka, kad tam tikrose situacijose reikalavimus būtų galima taikyti lanksčiau. Tokį apribojimą taikyti keblu, nes jis aiškinamas įvairiai ir kyla specifinių sunkumų nustatyti jo taikymo sąlygas. Tokius dviprasmiškumus reikėtų panaikinti, tačiau kartu reikėtų užtikrinti, kad liktų galimybė apibrėžtį taikyti lanksčiai. Visų pirma, mišriojo krovinių vežimo operacijų planavimas taptų paprastesnis sudarant galimybę užtikrinti vienodą visų transporto rūšių derinių pasiekiamumo zoną ir palengvinant direktyvos vykdymo užtikrinimą paprastai išmatuojant kelio atkarpos nuotolį tiesia linija, remiantis kelio atkarpos pradinio ir galinio taško adresais arba GNSS koordinatėmis (naudojant, pavyzdžiui, esamus įrankius).

(8a) šios direktyvos tikslų – toliau skatinti perėjimą nuo vežimo automobilių keliais prie vežimo labiau aplinką tausojančiomis transporto rūšimis ir taip sumažinti neigiamų išorinių Sąjungos transporto sistemos veiksmų poveikį – turėtų būti siekiama visoje Europos Sąjungos teritorijoje. Kadangi 150 km ilgio riba, matuojant tiesia linija, iš esmės sudaro galimybę užtikrinti vienodą visų rūšių transporto pasiekiamumo zoną visose valstybėse narėse, dėl geografinių ir ekonominių kriterijų reikia atsižvelgti į regioninius skirtumus, taip pat į gyventojų tankumą. Gali reikėti tam tikro lankstumo dėl šios automobilių kelio atkarpos ilgio ribos viršijimo, jeigu šiame nuotolyje nėra kelių ir (arba) geležinkelių terminalo, kuris būtų tinkamas perkrovimo įrangos ir (arba) terminalo pajėgumo atžvilgiu. Taip pat reikalingas toks pat lankstumas siekiant konkrečiais aiškiai apibrėžtais atvejais sumažinti šią automobilių kelio atkarpos ilgio ribą, siekiant užtikrinti, kad visos valstybės narės pereitų nuo automobilių kelių transporto prie labiau aplinką tausojančių transporto rūšių, ir būtų išvengta padėties, jog kai kuriuose regionuose perėjimas prie kitų transporto rūšių duos naudos, o kituose, priešingai – automobilių kelių transportas suintensyvės: tokiu atveju, kai automobilių kelio atkarpa kerta valstybės narės teritoriją neapimdama krovinių pakrovimo ar iškrovimo, ta valstybė narė gali nuspręsti nelaikyti tos operacijos mišriuoju krovinių vežimu ir tokiu būdu netaikyti šioje direktyvoje ir (arba) Direktyvoje 96/53/EEB numatytų paramos priemonių, susijusių su mišriojo transporto išimtimis dėl didžiausios leistinos masės⁷;

⁷ Komisija laikosi išlygos dėl šios konstatuojamosios dalies, atsižvelgdama į savo išlygas dėl 1 straipsnio 3a ir 3b dalių.

- (9) Direktyvoje 92/106/EEB pateiktoje mišriojo krovinių vežimo apibrėžtyje nustatyta sąlyga, kad mišriojo krovinių vežimo operacijos ne automobilių kelio atkarpos ilgis turi būti ne mažesnis kaip 100 km, užtikrinama, kad būtų atsižvelgiama į daugumą mišriojo krovinių vežimo operacijų. Kad galėtų konkuruoti su vienu ar keliais krovinių vežimu automobilių keliais, geležinkelio ir trumpųjų nuotolių laivybos atkarpos paprastai yra ilgesnės. Nustačius būtiną mažiausią atstumą taip pat užtikrinama, kad apibrėžtis nebūtų taikoma tam tikrų rūšių įprastai vykdomam vežimui, pavyzdžiui, trumpoms keltų perkėlimams. Tačiau dėl tokio būtino mažiausio atstumo apribojimo į šią Mišriojo krovinių vežimo direktyvą neįtraukiamos kai kurios aplink uostus, aglomeracijose ir aplink jas vykdomos laivybos operacijos vidaus vandenų keliais, kurios labai padeda mažinti spūstis į jūrų uostus ir į krašto gilumą vedančiuose automobilių keliuose, taip pat mažinti aglomeracijose aplinkai tenkančią naštą. Todėl būtų naudinga išbraukti tą būtino mažiausio atstumo apribojimą ir kartu toliau daryti išimtį ne automobilių kelio atkarpoms, kurių vienintelis tikslas – įveikti gamtinę kliūtį, ir kurios neskatina perėjimo prie kitų transporto rūšių Europos Sąjungoje. Tokios ne automobilių kelio atkarpos, kurioms taikoma išimtis, apima tiesiogines salų keltų perkėlas (pvz., Korkas–Roskofas arba Putgardenas–Riodbis) arba tuneliu (pvz., „Eurotunnel“), kur ne automobilių kelio atkarpa nėra automobilių kelio alternatyvos, o tais atvejais, kai ne automobilių kelio atkarpa egzistuoja teorinė automobilių kelių alternatyva, tačiau ši automobilių kelio atkarpa nėra komerciniu požiūriu perspektyvi, nes ji žymiai ilgesnė ir yra nekonkurencinga dėl vėlavimo bei kainų, pavyzdžiui, keltų perkėla iš Talino į Stokholmą arba keltų perkėla iš Bario į Dubrovníką. Kita vertus, jeigu geležinkeliais arba vidaus vandenų keliais naudojama prieš arba po keltų perkėlos ir jeigu įvykdytos pradinės ir galutinės automobilių kelio atkarpų sąlygos, krovinių vežimo grandinė nuo krovinių siuntėjo iki krovinių gavėjo taip pat turėtų būti laikoma mišriuojamu krovinių vežimu. Be to, ne automobilių kelio atkarpoms, kurias sudaro jungtys su salomis ir kuriose vežėjas renkasi vykti keltu į tolimesnę uostą vietoj arčiausio uosto, taip išvengdamas didelio nuotolio vežimo automobilių keliais, pavyzdžiui, renkasi atkarpą Korkas–Santanderas, bet nevažiuoja iš Roskofo į Ispaniją, turėtų būti daroma išimtis ir jos taip pat turėtų galėti pasinaudoti parama, nes jomis skatinamas perėjimas prie kitų transporto rūšių;

- (9a) be to, kadangi dabartinė mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis apima tik operacijas tarp valstybių narių, turėtų būti aiškinama, kad įvairiarūšio krovinių vežimo operacijos daliai tarp valstybių narių ir trečiosios šalies direktyva yra taikoma, jeigu operacijos dalis Sąjungoje atitinka mišriojo krovinių vežimo apibrėžtyje nustatytas sąlygas, nes tokiu būdu skatinama pereiti prie kitų transporto rūšių. Vis dėlto, tokiu atveju Europos Sąjungos sieną kertanti ne automobilių kelio atkarpa ES teritorijoje turi sudaryti ne mažiau kaip 100 km. Siekiant išvengti bet kokių abejonių, šiuo tikslu reikia paaiškinimo;
- (9b) kadangi tai Sąjungoje vykdomo įvairiarūšio krovinių vežimo operacijų daliai, kuri prasideda arba baigiasi trečiosiose šalyse, tam tikromis sąlygomis ši direktyva yra taikoma, patekimo į rinką ir galimybės verstis profesine veikla sąlygos, taikytinos vežėjams iš trečiųjų šalių, ir toliau yra nustatomos Sąjungos arba valstybių narių susitarimuose su trečiosiomis šalimis, kuriuose pateikiamos nuostatos dėl vežimo automobilių keliais;
- (10) dabartinėje mišriojo krovinių vežimo apibrėžtyje nustatytas mažiausias galimas įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų dydis gali trukdyti ateityje kurti miesto transportui skirtus naujoviškus įvairiarūšio vežimo sprendimus, todėl bet koks konteinerio dydžio ar formos apribojimas turėtų būti panaikintas. Kita vertus, jei įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus būtų galima atpažinti taikant esamas ir plačiai naudojamas identifikavimo priemones, būtų galima sparčiau tvarkyti įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus terminaluose ir būtų palengvintas mišriojo krovinių vežimo operacijų srautas. Didžiausi leidžiami įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų matmenys pradinėje ir galutinėje automobilių kelio atkarpoje reglamentuojami Direktyvos 96/53/EB nuostatomis;

- (11) paaiškėjo, kad pasenusi praktika mišrųjų krovinių vežimą įrodyti antspaudais trukdo veiksmingai užtikrinti Direktyvoje 92/106/EEB nustatytų reikalavimų vykdymą arba tikrinti atitiktį toje direktyvoje nurodytų priemonių taikymo reikalavimams. Turėtų būti išaiškinta, kaip įrodyti, kad vyksta mišrusis krovinių vežimas, ir kokiomis priemonėmis tokie įrodymai pateikiami. Visų pirma svarbu pakartoti, kad tokie įrodymai, iš dalies arba visi, gali būti pateikiami esamuose važtos dokumentuose, tokiuose kaip įvairiose tarptautinėse konvencijose numatyti važtaraščiai. Turėtų būti skatinama naudotis ir teikti krovinių vežimo duomenis elektroninėmis priemonėmis, pavyzdžiui, elektroniniuose važtaraščiuose (eCMR)⁸, nes taip supaprastinamas reikiamų įrodymų pateikimas. Šiuo atžvilgiu svarbu užtikrinti, kad atitinkamos institucijos priimtų elektroninę informaciją. Pateikti įrodymai – ar tai būtų popierine ar elektronine forma – turėtų būti patikimi ir patvirtinti, priklausomai nuo formos, rašytiniu parašu, antspaudu arba elektroniniu patvirtinimo būdu. Reguliavimo sistemoje ir iniciatyvose, kuriomis paprastinamos administracinės procedūros, taip pat skaitmeninant transporto aspektus turėtų būti atsižvelgiama į Sąjungos lygmens pokyčius.
- (12) dabartinių Direktyvoje 92/106/EEB nustatytų ekonominių paramos priemonių aprėptis labai ribota – tai yra mokesstinės, t. y. mokesčių kompensavimo arba sumažinimo, priemonės, taikomos tik tam tikroms mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais ir automobilių keliais operacijoms. Turėtų būti skatinama taikyti kitas atitinkamas priemones visiems transporto rūšių deriniams, siekiant mažinti automobilių keliais vežamų krovinių dalį ir skatinti naudoti kitų rūšių transportą, pavyzdžiui, geležinkelių, vidaus vandens kelių ir jūrų transportą, ir taip mažinti oro taršą, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, avarijų skaičių, triukšmą ir spūstis;

⁸ Numatytas Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomame protokole dėl elektroninio važtaraščio.

- (13) didžiausias infrastruktūros trukdis, kliudantis daugiau krovinių vežti ne keliais, o kitų rūšių transportu, egzistuoja krovinių perkrovimo terminaluose. Dabartinis krovinių perkrovimo terminalų tankumas ir aprėptis Sąjungoje, įskaitant esamą pagrindinį ir visa apimančią TEN-T tinklus, yra nepakankamas, o esamų krovinių perkrovimo terminalų pajėgumas jau beveik pasiekė ribą, todėl jį reikės plėtoti, kad jis tenkintų didėjančio bendro krovinių srauto poreikius. Jei būtų investuojama į krovinių perkrovimo terminalų pajėgumą, būtų galima sumažinti bendras krovinių perkrovimo sąnaudas ir, kaip parodė kai kurių valstybių narių patirtis, netiesiogiai paskatinti perėjimą prie kitų transporto rūšių. Valstybės narės gali imtis priemonių remti investicijas, kuriomis būtų užtikrinta, kad vežėjams bus sukurtas efektyvių mišriojo vežimo perkrovimo terminalų, turinčių pakankamų perkrovimo pajėgumų esamiems ir būsimiems transporto infrastruktūros poreikiams patenkinti, tinklas. Tokios priemonės galėtų būti nacionalinės transporto politikos planavimas, specialios paskirties teritorijų planavimas, viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės, nacionalinės ir savivaldybių žemės nuoma specialiai paskirčiai arba įvairios valstybės pagalbos priemonės. Tokiu būdu mišriojo krovinių vežimo operacijos taps konkurencingesnės, palyginti su vienukeliu vežimu keliais, ir taip skatins naudotis alternatyviomis krovinių vežimo galimybėmis ir dažniau pereiti prie kitų transporto rūšių;
- (13a) krovinių perkrovimo terminalų aprėptis, efektyvumas ir pajėgumas turėtų būti padidinti bent esamame pagrindiniame ir visa apimančiame TEN-T tinkluose. Kad operacijoms ši direktyva būtų naudinga ir tinkamai atsižvelgiant į gyventojų tankumą, geografines ar gamtines kliūtis, rinkos sąlygas ir prekybos bei krovinių srautus, ilgalaikis tikslas turėtų būti turėti vidutiniškai bent vieną tinkamą perkrovimo terminalą, esantį ne toliau kaip už 150 km nuo bet kurios krovinių išsiuntimo vietos Sąjungoje. Valstybių narių tarpusavio veiksmų ir, kai tikslinga, veiksmų su Komisija koordinavimas padėtų pasiekti šį tikslą;

- (13b) visų pirma, kai terminalas remiamas viešosiomis lėšomis, svarbu, kad visiems mišriojo transporto naudotojams bent tam tikrą laikotarpį būtų suteikiama atvira prieiga nediskriminuojant. Būtų tikslinga nustatyti ne mažiau kaip 5 metų laikotarpį, nes, pavyzdžiui, ši sąlyga nustatyta sutartyse dėl bendro finansavimo terminalams pagal ESI fondų programą⁹. Vis dėlto kitose sutartyse, programose ir (arba) valstybėse narėse gali būtų numatytas ilgesnis laikotarpis. Priemonės, kuriomis deklaruojama tokia atvira prieiga nediskriminuojant (pvz., informacijos apie mokesčius už terminalo paslaugas skelbimas), galėtų padėti skatinti įvairiarūšį krovinių vežimą ir netiesiogiai skatinti perėjimą prie kitų transporto rūšių;
- (14) be esamų paramos priemonių, valstybės narės gali taikyti ekonomines paramos priemones, skirtas įvairioms mišriojo krovinių vežimo operacijos atkarpoms ir elementams. Nedarant poveikio Direktyvos 29–37 straipsniams, tokios priemonės gali būti, pavyzdžiui, tam tikrų mokesčių, naudojimosi infrastruktūra mokesčių, išorinių sąnaudų mokesčių, spūsčių mokesčių arba kitų transporto rinkliavų mažinimas, tiesioginės dotacijos už įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus vykdant mišriojo krovinių vežimo operacijas, dalinis krovinių perkrovimo sąnaudų kompensavimas, eismo draudimo netaikymas, parama investicijoms į skaitmeninius mišriajam krovinių vežimui skirtus sprendimus;
- (15) mišriajam krovinių vežimui skirtos paramos priemonės turi būti įgyvendinamos laikantis Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) nustatytų valstybės pagalbos taisyklių. Be to, atsižvelgiant į tokios paramos mišriajam krovinių vežimui svarbą, Komisija turėtų¹⁰ įvertinti galimybę parengti [...] tam tikrų rūšių pagalbos mišriajam krovinių vežimui suderinamumo su vidaus rinka kriterijus, remdamasi įgyta patirtimi;
- (16) [...] (*perkelta į 13a konstatuojamąją dalį*)
- (17) valstybės narės taip pat turėtų reguliariai peržiūrėti paramos priemones, kad užtikrintų jų veiksmingumą ir naudingumą;

⁹ Kaip numatyta Reglamente (ES) 1303/2013, visų pirma 71 straipsnyje.

¹⁰ Remiantis Komisijos pastabomis dėl straipsnio 8a dalies, Komisija nepritaria žodžio „gali“ pakeitimui žodžiu „turėtų“.

- (18) taikant šią direktyvą, neturėtų būti atskiriamas samdos sąlygomis arba už atlygį vykdomas mišrusis krovinių vežimas ir savo sąskaita vykdomas mišrusis krovinių vežimas;
- (19) siekiant užtikrinti Sąjungos transporto, visų pirma mišriojo krovinių vežimo rinkos, raidos vertinimą ir sudaryti tam sąlygas, Sąjungos lygmeniu¹¹, taip pat valstybėse narėse, turėtų būti renkami aktualūs, palyginami ir patikimi duomenys bei informacija ir reguliariai teikiami Komisijai. Komisija kas penkerius metus Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šios direktyvos taikymo ataskaitą. Kai turimi ir siekiant išvengti darbo dubliavimo bei administracinės naštos, tuo tikslu turėtų būti pakartotinai naudojami atitinkami su mišriuoju krovinių vežimu susiję duomenys ir informacija iš esamų šaltinių, pavyzdžiui, Eurostato arba nacionalinių statistikos duomenų bazių [...];
- (19a) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas valstybių narių ataskaitų teikimui palengvinti, Komisija turėtų priimti gaires valstybėms narėms, kuriose būtų apibrėžti 5 straipsnio 1 dalyje nurodytos informacijos apie mišrųjį krovinių vežimą rinkimo ir teikimo metodai;
- (20) visiems mišriojo krovinių vežimo operacijose dalyvaujantiems suinteresuotiesiems subjektams yra svarbus skaidrumas. Siekiant remti tokį skaidrumą, svarbu užtikrinti, kad visos svarbios taisyklės, priemonės ir kontaktinė informacija būtų skelbiami lengvai prieinamose priemonėse;
- (21) [...]

¹¹ Komisija laikosi išlygos dėl šios konstatuojamosios dalies, nes 5 straipsnyje nenumatyta rinkti jokios informacijos ES lygmeniu.

(22) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. toliau skatinti perėjimą nuo vežimo automobilių keliais prie vežimo labiau aplinką tausojančiomis transporto rūšimis ir taip sumažinti neigiamų išorinių Sąjungos transporto sistemos veiksnių poveikį, valstybės narės negali deramai pasiekti, o, pirmiausia dėl mišriojo krovinių vežimo tarpvalstybinio pobūdžio, tarpusavyje susijusių infrastruktūros objektų ir šia direktyva sprendžiamų uždavinių, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(23) todėl Direktyva 92/106/EEB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 92/106/EEB iš dalies keičiama taip:

1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų tarptautinio mišriojo krovinių vežimo tipų bendrųjų taisyklių nustatymo“.

Naujas 1a straipsnis:

Šios direktyvos tikslas – padėti mažinti oro taršą, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, kelių eismo įvykių skaičių, triukšmą ir spūstis skatinant plėtoti mišriojo krovinių vežimo operacijas ir pereiti nuo krovinių vežimo automobilių keliais prie kitų transporto rūšių, pavyzdžiui, geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir jūrų transporto, didinant mišriojo krovinių vežimo operacijų konkurencingumą, palyginti su krovinių vežimu keliais.

2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

1. Ši direktyva taikoma tarptautinio ¹² mišriojo krovinių vežimo operacijoms.
2. Šioje direktyvoje terminas „tarptautinis mišrusis krovinių vežimas“ reiškia įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų (pakrautų arba tuščių) vežimą vykdant vežimo operaciją tarp valstybių narių arba tarp valstybių narių ir trečiosios šalies, kurį sudaro pradinė ir (arba) galutinė vežimo automobilių keliais atkarpa, taip pat viena ar kelios vežimo ne automobilių keliais atkarpos geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų transportu:

Įvairiarūšio krovinių vežimo vienetais laikomi:

- a) priekaba arba puspriekabė be vilkiko, nuimamas kėbulas arba konteineris, identifikuojami pagal tarptautinius standartus ISO 6346 ir EN 13044 nustatyta tvarka, jei nelydimas įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas perkraunamas iš vienos rūšies transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę, arba
- b) kelių transporto priemonė (sunkvežimis, su priekaba arba be jos, arba puspriekabė su vilkiku) arba keliamuoju kranu nekeliamą puspriekabė¹³, kuri ne automobilių kelio atkarpoje vežama geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų transportu.

[...] ¹⁴

- 2a. Ši direktyva taikoma tik toms mišriojo krovinių vežimo operacijoms, kuriose bent viena iš vežimo ne automobilių keliais atkarpų turi lygiavertę tinkamą alternatyvą ir tokiu būdu visa operacija skatina perėjimą prie kitų transporto rūšių Sąjungoje.

¹² Komisija laikosi išlygos dėl taikymo srities. Komisijos nuomone, ja pasiūlymo taikymo sritis sumažinama 20 proc.

¹³ Komisija laikosi išlygos dėl to, kad keliamuoju kranu nekeliamoms puspriekabėms netaikomi identifikavimo reikalavimai.

¹⁴ Komisija, kuriai pritaria BE, LU ir PT, pageidautų palikti įpareigojimą pasibaigus pereinamajam laikotarpiui identifikuoti keliamuoju kranu nekeliamas puspriekabas.

3. Kiekviena 2 dalyje nurodyta kelio atkarpa turi neviršyti 150 km, matuojant tiesia linija;¹⁵

Ta kelio atkarpos ilgio riba taikoma visam kiekvienos kelio atkarpos ilgiui, neatsižvelgiant į visus tarpinius krovinių paėmimus pradinėje atkarpoje ir pristatymus paskutinėje atkarpoje. Tuščių krovinių vežimo vienetų vežimas iki pradinės arba po galinės kelio atkarpos (pavyzdžiui, iš konteinerių saugyklos arba į ją) nelaikomas mišriojo krovinių vežimo operacijos dalimi.

- 3a. Jeigu 150 km atstumu, matuojant tiesia linija, nėra kelių ir (arba) geležinkelių¹⁶ terminalo, kuris būtų tinkamas perkrovimo įrangos ir (arba) terminalo pajėgumų atžvilgiu, šią kelio atkarpos ilgio ribą galima viršyti mišriojo krovinių vežimo operacijų atveju, kad krovinyt būtų nuvežtas į geografiškai artimiausią transporto terminalą, turintį būtinus krovinių perkrovimo pajėgumus pagal valstybių narių nustatytas taisykles. Šiuo tikslu valstybės narės nurodo, jeigu nėra būtinų krovinių perkrovimo pajėgumų¹⁷ ir nurodo tinkamas alternatyvas¹⁸. Valstybės narės šias taisykles paskelbia.

¹⁵ Komisija laikosi išlygos dėl 20 % ribos ir susijusios nuorodos 3 straipsnyje išbraukimo. PL pritaria Komisijos pasiūlymui šiuo klausimu.

¹⁶ MT, PL ir PT siūlo įrašyti jūrų uostus.

¹⁷ Komisija laikosi griežtos išlygos dėl atitikties paramai gauti reikalavimams sumažinimo iki mažesnio nei šiandienos lygis. Komisija siūlo pakeisti šią dalį šiuo tekstu: „*Jeigu 150 km atstumu, matuojant tiesia linija, nėra kelių ir (arba) geležinkelių terminalo, kuris būtų tinkamas perkrovimo įrangos, terminalo pajėgumų, terminalo darbo laiko ir (arba) reikiamų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų atžvilgiu, šią kelio atkarpos ilgio ribą galima viršyti mišriojo krovinių vežimo operacijų atveju, kad krovinyt būtų nuvežtas į geografiškai artimiausią transporto terminalą, turintį būtinus krovinių perkrovimo pajėgumus.*“

¹⁸ Komisija, kuriai pritaria BE ir LU, pirmenybę teikia ankstesnei šio teksto redakcijai, nustatant suderintas taisykles ES lygmeniu.

3b. Valstybė narė gali nuspręsti netaikyti paramos priemonių, numatytų šios direktyvos 6 straipsnyje, kelio atkarpa, kertančiai jos teritoriją, joje nepakraunant ar neiškraunant krovinių. Ta valstybė narė gali nuspręsti, kad Direktyvos 96/53/EB tikslais tokia kelio atkarpa nelaikoma mišriojo krovinių vežimo operacijos dalimi. Valstybės narės šias taisykles paskelbia.¹⁹²⁰²¹

4. Kai mišriojo krovinių vežimo operacija prasideda ir (arba) baigiasi už Sąjungos ribų, ši direktyva taikoma operacijos daliai Sąjungoje, jeigu:

- a) Sąjungoje vykdoma operacijos dalis atitinka 2, 2a, 3, 3a ir 3b dalyse nustatytus reikalavimus ir
- b) Sąjungos sieną kertanti vežimo ne automobilių kelio atkarpa Sąjungos teritorijoje sudaro ne mažiau kaip 100 km.²²

3) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad krovinių vežimas keliais būtų laikomas mišriojo krovinių vežimo operacijos, kuriai taikoma ši direktyva, dalimi tik tuo atveju, jei atitinkamą krovinių vežimo keliu operaciją vykdomas vežėjas gali pateikti aiškius įrodymus, kad toks krovinių vežimas keliu yra mišriojo krovinių vežimo automobilių kelio atkarpa.

2. 1 dalyje nurodyti įrodymai apima šią informaciją:

- a) siuntėjo arba vežėjo, kuris organizuoja mišriojo krovinių vežimo operaciją siuntėjo vardu, pavardė (pavadinimas), adresas ir kontaktiniai duomenys;

¹⁹ Komisija laikosi griežtos išlygos dėl šios dalies.

²⁰ IT, PL, SI ir FI laikosi išlygos dėl šios dalies.

²¹ SI siūlo alternatyvią šios dalies formuluotę: „*Tranzitas per ES valstybę narę pradinėje arba galutinėje mišriojo krovinių vežimo kelio atkarpoje leidžiamas / galimas tik tuo atveju, jeigu valstybė narė neturi tinkamo mišriojo krovinių vežimo terminalo.*“

²² PL ši dalis kelia susirūpinimą, nes ji neapima arti sienos esančių terminalų.

- b) vežamo įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto identifikavimo duomenys arba, tuo atveju, kai kelių transporto priemonė vežama ne automobilių kelių atkarpa, tos kelių transporto priemonės identifikavimo duomenys;
- ba) krovinio gavėjo vardas, pavardė (pavadinimas), adresas ir duomenys ryšiams;
- c) mišriojo krovinių vežimo operacijos maršrutas: vietos, kuriose Sąjungoje prasideda ir baigiasi kiekviena iš skirtingų mišriojo krovinių vežimo atkarpų, ir atitinkamos datos;
 -
 - šie atstumai:
 - i) kiekvienos kelio atkarpos Sąjungoje atstumai, matuojant tiesia linija;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) mišriojo krovinių vežimo operacijos pagal 1 straipsnio 4 dalies b punktą, vežimo ne automobilių kelių atkarpos ilgis Sąjungoje.
 - Kelio atkarpos ilgis gali viršyti 150 km tik tokiomis sąlygomis, kaip nustatyta pagal 1 straipsnio 3a dalyje nurodytas atitinkamas valstybių narių taisykles ²⁴;
 - pradinės kelio atkarpos atveju – patvirtinimas iš pirmojo / kito perkrovimo terminalo, kuriuo būtų įrodoma, kad nurodytas įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas bus perkraunamas iš vienos rūšies transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę, įskaitant vietą ir laiką, arba patvirtinimas iš atitinkamo (-ų) vežėjo (-ų) ne automobilių kelių atkarpa, kad identifikuotą įvairiarūšio krovinių vežimo vienetą arba kelių transporto priemonę jis (jie) veš kaip dalį šios mišriojo krovinių vežimo operacijos, įskaitant paėmimo vietą ir datą;

²³ Komisija laikosi išlygos dėl šio punkto išbraukimo, ryšium su 20 % ribos išbraukimu iš 1 straipsnio 3 dalies b punkto.

²⁴ Komisija siūlo išbraukti šį papunktį, kad būtų atspindėtas 1 straipsnio 3a dalies 15 išnašoje siūlomas pakeitimas, ir vėl įrašyti Bulgarijos pažangos ataskaitoje pateiktą formuluotę. „ – *jeigu kelio atkarpa viršija 150 km, matuojant tiesia linija, pagrindimas, kodėl viršijamas ilgis, laikantis 1 straipsnio 3a dalyje nustatytų sąlygų* “.

- galutinės kelio atkarpos atveju – patvirtinimas iš paskutinio perkrovimo terminalo, kuriuo būtų įrodoma, kad identifikuotas įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas buvo perkrautas iš vienos rūšies transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę, įskaitant vietą ir laiką, arba patvirtinimas iš atitinkamo (-ų) vežėjo (-ų) ne automobilių kelių atkarpa, kad identifikuotą įvairiarūšio krovinių vežimo vienetą arba kelių transporto priemonę jis (jie) vežė kaip dalį šios mišriojo krovinių vežimo operacijos, įskaitant pristatymo vietą ir datą.

- 2a. Visi 1 dalyje nurodyti įrodymai turi būti tinkamai patvirtinti.
3. Jeigu pateikta visa pagal 3 straipsnio 2 dalį reikalaujama informacija, gali būti naudojami esami įrodymai ar dokumentai. Tuo atveju nebūtina pateikti jokių papildomų įrodymų ar dokumentų, įrodančių, kad vežėjas vykdo mišriojo krovinių vežimo operaciją.
4. 1 dalyje išvardyti įrodymai pateikiami, jeigu jų paprašo įgaliotasis valstybės narės, kurioje atliekamas patikrinimas, inspektorius. Įrodymai pateikiami tos valstybės narės oficialiąja kalba arba anglų kalba.
- 4a. Patikrinimo kelyje atveju vairuotojui leidžiama susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku, siuntėju arba vežėju, kuris organizuoja mišriojo krovinių vežimo operaciją siuntėjo vardu, arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kuris gali jam padėti pateikti 2 dalyje nurodytą informaciją. Ši informacija pateikiama patikrinimo kelyje metu²⁵.
5. Tokie įrodymai gali būti pateikiami elektroninėmis priemonėmis struktūrizuotu keičiamu formatu, kuriuo duomenis galima saugoti kompiuteriuose ir jais apdoroti.

²⁵ Formuliuotė suderinta su naujausiu kompromisu, išdėstytu Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnio 4a dalyje.

6. Patikrinimo kelyje atveju krovinio vežimo operacija gali neatitikti pateiktų įrodymų, visų pirma 2 dalies c punkte nurodytos maršruto informacijos atžvilgiu, jeigu neatitikimą galima tinkamai pagrįsti išskirtinėmis ir nenumatytomis nuo vežėjo (-ų) nepriklausančiomis aplinkybėmis, dėl kurių reikėjo keisti mišriojo krovinių vežimo operaciją. Kad galėtų pateikti reikiamą įrodymą, vairuotojui leidžiama susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku, siuntėju arba vežėju, kuris organizuoja mišriojo krovinių vežimo operaciją siuntėjo vardu, arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kuris gali pateikti išsamesnį pagrindimą dėl įrodymų ir faktinės vežimo operacijos neatitikimo.“;

4) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

- 1. Visi valstybėje narėje įsisteigę vežėjai, atitinkantys galimybes verstis šia profesine veikla ir patekimo į krovinių vežimo rinką sąlygas, turi teisę, vykdydami tarptautinio mišriojo krovinių vežimo operaciją, vežti krovinius pradinėje ir (arba) galutinėje kelio atkarpose.**
- 2. Nukrypstant nuo 1 dalies, valstybės narės, kai būtina išvengti piktnaudžiavimo teikiant neribotas ir nuolatines paslaugas pradinėse arba galutinėse kelio atkarpose priimančiojoje valstybėje narėje, gali numatyti, kad paskutinis iškrovimas tokioje kelio atkarpoje būtų atliekamas per nustatytą laikotarpį po to, kai transporto priemonė atvyko į tą priimančiąją valstybę narę. Tas laikotarpis turi būti ne trumpesnis nei 5 dienos. Šia galimybe pasinaudojusi valstybė narė taip pat nustato laikotarpį po vežėjo operacijų pabaigos, susijusį su tokiais kelio atkarpomis, per kurį ta pati transporto priemonė arba – transporto priemonių junginio atveju – to junginio motorinė transporto priemonė negali būti naudojama toje priimančiojoje valstybėje narėje tokiose pradinėse ir (arba) galutinėse kelio atkarpose arba kabotažo operacijoms, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. 1072/2009. Tas laikotarpis turi būti ne ilgesnis nei 7 dienos.;**

3. **2 dalyje numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą taikančios valstybės narės, be to, kas numatyta 3 straipsnyje, užtikrina, kad krovinių vežimas keliu būtų laikomas mišriojo krovinių vežimo operacijos, kuriai taikoma ši direktyva, dalimi tik tuo atveju, jeigu atitinkamą krovinių vežimo keliu operaciją vykdomas vežėjas gali pateikti aiškius atitinkamų ankstesnių operacijų įrodymus ir įrodymus, kada transporto priemonė atvyko į priimančiąją valstybę narę.**
4. **2 dalyje numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą taikančios valstybės narės apie tai praneša Komisijai prieš taikydamos atitinkamas nacionalines priemones. Tas taisykles jas peržiūri bent kas 5 metus ir apie tą peržiūrą praneša Komisijai. Taisykles, įskaitant atitinkamų laikotarpių trukmę, jos skaidriai viešai paskelbia.**
- 5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

3. Pirmą kartą *[įrašyti datą – 18 mėnesių po direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę]*, o paskui kas *[penkerius]* metus valstybės narės Komisijai pateikia ataskaitą su informacija apie jų teritorijoje vykdomą mišrųjį krovinių vežimą, kuriam taikoma ši direktyva. Ataskaitoje pateikiama informacija ir statistiniai duomenys, jei jų turima,²⁶ susiję visų pirma su pagrindiniais nacionaliniais ir tarpvalstybiniais transporto tinklo koridoriais, naudojamais mišriojo krovinių vežimo operacijoms, transporto priemonių skaičius (autotraukinį skaičiuojant kaip vieną transporto priemonę), nuimamieji kėbulai ir pervežti konteineriai, pervežti kiekiai tonomis, krovinių perkrovimo terminalų mišriojo krovinių vežimo operacijoms sąrašas ir visų taikomų bei numatytų nacionalinių paramos priemonių apžvalga.
- a) [...];
- b) [...];

²⁶ Komisija laikosi išlygos dėl to, kad ataskaitose turi būti pateikiama tik jau turima informacija, tokiu būdu numatant mažesnę prievolę nei šiandienos lygis.

- c) [...];
 - d) [...].
4. Komisija priima gaires valstybėms narėms, kuriose apibrėžiami 1 dalyje nurodytos informacijos apie mišriojo krovinių vežimo operacijas rinkimo ir teikimo metodai.
5. Pirmą kartą [įrašyti datą – 9 mėnesiai po valstybėms narėms nustatyto ataskaitų pateikimo termino], o paskui kas [penkerius] metus, Komisija, remdamasi nacionalinių ataskaitų analize, parengia ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl:
- a) mišriojo krovinių vežimo ekonominės plėtros;
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) galimų būsimų priemonių, be kitų, dėl 1 straipsnyje pateiktos mišriojo krovinių vežimo apibrėžties persvarstymo ir 6 straipsnyje numatytų paramos priemonių sąrašo tikslinimo.“

[6 straipsnis]

- 6) Į 6 straipsnį įrašomos 4, 5, 6, 7 ir 8 dalys:
4. „Valstybės narės ²⁷gali imtis priemonių, kad būtų pasiektas šios direktyvos tikslas remti investicijas į krovinių perkrovimo terminalus, susijusias su:
- a) tokių krovinių perkrovimo terminalų mišriajam krovinių vežimui statyba ir, jei reikia, jų plėtimu;

²⁷ Komisija nesutinka su tuo, kad žodis „*imasi*“ buvo pakeistas į „*gali imtis*“, ir siūlo tokią formulotę: „... *Valstybės narės imasi priemonių, būtinų siekiant skatinti investicijas į ...*“.

b) esamų terminalų veikimo našumo didinimu.

4a. [...] ²⁸

Valstybės narės užtikrina, kad atvira prieiga būtų suteikiama visiems vežėjams, nediskriminuojant visų valstybės lėšomis remiamų krovinių perkrovimo objektų atžvilgiu ne mažiau kaip 5 metus arba ilgesnį laikotarpį, kai tinkama, ir (arba) jeigu numatyta valstybės narės arba pagal Sąjungos teisę. Valstybės narės gali nustatyti papildomų sąlygų atitikčiai paramos teikimo kriterijams įrodyti.

5. Valstybės narės gali imtis papildomų priemonių, kad mišrusis krovinių vežimas taptų konkurencingesnis, palyginti su lygiaverčiu krovinių vežimu automobilių keliais.

Nedarant poveikio Direktyvos 2012/34/ES 29–37 straipsniams, tokios priemonės gali būti taikomos visai mišriojo krovinių vežimo operacijai arba jos daliai, pavyzdžiui, automobilių arba ne automobilių kelio atkarpos operacijai, naudojamai transporto priemonei, laivui arba įvairiarūšio krovinių vežimo vienetui arba krovinių perkrovimo operacijoms.

6. Valstybės narės nedelsdamos pateikia Komisijai paramos priemonių, kurių ėmėsi pagal šį straipsnį, tekstą.

7. Valstybės narės reguliariai iš naujo įvertina mišriojo krovinių vežimo rinkos poreikius ir prireikus patikslina paramos mišriajam krovinių vežimui priemones.

8. [...]

8a. Komisija įvertina ²⁹ galimybę parengti tam tikrų rūšių pagalbos mišriajam krovinių vežimui suderinamumo su vidaus rinka veiklos kriterijus, remiantis įgyta patirtimi ³⁰.“;

²⁸ Komisija siūlo palikti paprastesnę teksto formuluotę, kaip išdėstyta toliau: „*Valstybės narės užtikrina, kad taikant tokias priemones būtų pirmiausia siekiama užtikrinti pakankamą tinkamų objektų tankumą Sąjungoje, visų pirma pagrindiniame ir visa apimančiame TEN-T tinkluose.*“

²⁹ Komisija nesutinka su tuo, kad būtų vartojamas žodis „įvertina“, ir mano, kad turi likti žodžiai „gali įvertinti“.

³⁰ Valstybės pagalbos atžvilgiu EL pirmenybė teikia ankstesnei formuluotei, pateiktai pirmininkaujančios Bulgarijos pažangos ataskaitoje (dok. 7864/18).

7) 7 ir 9 straipsniai išbraukiami.

8) Įrašomas šis straipsnis:

„9a straipsnis

6. [...]

7. [...]

8. Šios direktyvos taikymo tikslais aktualią informaciją, įskaitant apie paramą, kuria gali pasinaudoti ekonominės veiklos vykdytojai, ir kontaktinius punktus atitinkamose nacionalinėse valdžios institucijose, valstybės narės skelbia tokiu būdu, kad ji būtų lengvai prieinama ir nemokama. Valstybės narės praneša Komisijai apie vietą, kurioje ši informacija skelbiama, taip pat atitinkamų nacionalinių valdžios institucijų kontaktinius duomenis ir įvairias užduotis.

9. Europos Komisija skelbia ir nuolat atnaušina atitinkamų nacionalinių valdžios institucijų kontaktinių punktų ir įgyvendinimo priemonių, apie kurias jai pranešė valstybės narės, įskaitant nurodytas 1 straipsnio 3a ir 3b dalyse, sąrašą“.

9) Įrašomas šis straipsnis:

2 straipsnis

10. Valstybės narės užtikrina, kad įsigalioję įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip XXXXXX [dveji metai nuo jos įsigaliojimo dienos]. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai. Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Jos taip pat įtraukia teiginį, kad galiojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose pateiktos nuorodos į direktyvą, kurią panaikina ši direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Nuorodos darymo tvarką ir minėto teiginio formuluotę nustato valstybės narės.

11. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas
