

Bruselj, 21. november 2018
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0290(COD)

13871/1/18
REV 1

TRANS 503
CODEC 1882

POROČILO

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. dok. Kom.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 92/106/EGS o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (besedilo velja za EGP) – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 10. novembra 2017 sprejela navedeni predlog v sklopu svežnja o mobilnosti „Evropa v gibanju“, ki je ena od njenih pobud, povezanih z mobilnostjo z nizkimi emisijami. Namen predloga je pregled Direktive Sveta 92/106/EGS¹ (direktiva o kombiniranem prevozu), ki je na ravni Unije edina neposredna spodbuda v obliki pravnega instrumenta v prid prehodu s cestnega tovornega prometa na načine prevoza z nizkimi emisijami, kot so celinske plovne poti, pomorski prevoz in železniški prevoz.

¹ Direktiva 92/106/EGS o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38–42).

II. VSEBINA PREDLOGA

2. Glavni cilj predloga je nadaljnje povečanje konkurenčnosti kombiniranega prevoza v primerjavi s cestnim tovornim prometom na dolge razdalje in posledično hitrejši prehod s cestnega tovornega prometa na druge načine prevoza.
3. Ta cilj naj bi dosegli z:
 - razširitvijo področja uporabe sedanje Direktive 92/106/EGS tudi na nacionalne intermodalne prevoze;
 - poenostavitvijo opredelitve kombiniranega prevoza in z več prožnosti pri dolžini cestnega dela;
 - jasno navedbo zahtev v zvezi z dokazili, potrebnimi za kombinirani prevoz;
 - razširitvijo ekonomskih podpornih ukrepov, predvsem naložb v terminale za pretovarjanje, zlasti ob obstoječih jedrnih in celovitih omrežjih TEN-T. Države članice bi morale izvajati dodatne ekonomske podporne ukrepe (kot so oprostitve davka) ter jih usklajevati med seboj in s Komisijo.
4. Pobuda prispeva k programu ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT), saj si direktivo prizadeva posodobiti in poenostaviti.

III. DELO V EVROPSKEM PARLAMENTU

5. Evropski parlament je leta 2017 pozval Komisijo, naj pripravi jasna, sodobna in razumljiva pravila za kombinirani prevoz, ki jih bodo organi lahko izvajali. Posebej jo je pozval, naj pregleda direktivo o kombiniranem prevozu, da bi povečali število multimodalnih prevozov, odpravili nepošteno prakse in zagotovili skladnost s socialno zakonodajo na področju kombiniranega prevoza.

6. Zakonodajni predlog je bil dodeljen Odboru Parlamenta za promet in turizem (TRAN), ki je za poročevalca imenoval Danielo Aiuto (EFDD, Italija). Poročevalka je osnutek poročila odboru predstavila 25. aprila 2018. V poročilu so predlagane spremembe, ki v veliki meri podpirajo predlog Komisije in potrjujejo ugotovitve prejšnje ocene, izvedene v okviru programa REFIT, predlagana pa je celo okrepitev predloga Komisije na številnih področjih (na primer obveznost poročanja za države članice, davčne spodbude, ki jih bodo zagotovile države članice za kombinirani prevoz, ali naložbe v podporo razvoju terminalov za pretovarjanje ali razširitvi obstoječih terminalov). Glasovanje v odboru je potekalo 10. julija 2018.
7. Ekonomsko-socialni odbor je mnenje o tem predlogu sprejel 19. aprila 2018.

IV. DELO V TELESIH SVETA

8. Komisija je predlog predstavila 27. novembra 2017 na seji Delovne skupine za intermodalni promet (v nadaljnjem besedilu: delovna skupina), predstavitvi pa je sledila prva izmenjava mnenj. Podrobne razprave o oceni učinka predloga so potekale 12. in 25. januarja 2018.
9. Zadeva je bila izčrpno obravnavana v času bolgarskega predsedovanja. Delegacije so na splošno izrazile zadovoljstvo nad predvideno prenovo direktive, ki je v preteklih letih postala manj relevantna. Soglašale so, da je treba preusmeritev s cestnega prometa na druge vrste prevoza pospešiti in na ta način zmanjšati zastoje in emisije v cestnem prometu. Vendar pa je več delegacij izrazilo pomisleke, ker je predlog očitno usmerjen v cestni del. V zvezi s podpornimi ukrepi na splošno bi delegacije v analizi učinka želele eksplicitnejšo razlago o možnostih za nadaljnji razvoj prej navedenih podpornih ukrepov. V zvezi s podporo za naložbe je več delegacij nasprotovalo predlaganemu cilju geografske razporejenosti terminalov za pretovarjanje, po njihovem mnenju bi morali o namestitvi in vlaganju v terminale odločati na podlagi potreb trga.

10. Poleg tega je več delegacij opozorilo na povezavo med tem predlogom in nekaterimi predlogi iz prvega svežnja o mobilnosti, čemur bi bilo treba nameniti več pozornosti. V zvezi s tem so opozorile na možnost povečanja obsega storitev kabotaže, ki bi bilo posledica dejstva, da se omejitve kabotaže na podlagi Uredbe (ES) št. 1072/2009 (t. i. uredbe o dostopu do trga) ne bi uporabljale za cestni del kombiniranega prevoza. Poudarile so tudi, da bi bilo treba dodatno oceniti povezavo med predlogom o kombiniranem prevozu in posebnimi pravili za napotitev voznikov, določenimi v direktivah 96/71/ES in 2014/67/EU. Zato so vztrajale, da bi morali zagotoviti skladnost med ustreznimi določbami navedenih aktov in da bi zato delo v zvezi z njimi moralo potekati sočasno.
11. Svet PTE je 7. junija 2018 sprejel poročilo o napredku glede te zadeve. Avstrijsko predsedstvo je na podlagi poročila o napredku, ki ga je pripravilo bolgarsko predsedstvo, delo v zvezi s to zadevo nadaljevalo na sejah delovne skupine 24. oktobra in 7. novembra 2018, obenem pa opravilo številne dvostranske razprave, da bi delegacije pojasnile svoja stališča glede glavnih vprašanj pri tej zadevi ter da bi dosegli kar najboljše kompromise in sprejeli splošni pristop.
12. Na podlagi pripomb in predlogov delegacij je avstrijsko predsedstvo pripravilo kompromisno besedilo, ki vključuje rešitve in pojasnila v zvezi s številnimi vprašanji, glavna pa so naslednja:
- omejitev *področja uporabe direktive na mednarodni kombinirani prevoz*, tj. med državami članicami ali med državami članicami in tretjo državo. S tem se dejansko ohranja področje uporabe sedanje direktive o kombiniranem prevozu (med državami članicami), vključeno pa je pojasnilo glede dejavnosti v tretjih državah, in sicer na podlagi sodbe Sodišča v zadevi C-2/84 (pod pogojem, da so izpolnjeni pogoji glede upravičenosti za kombinirane prevoze);

- zahteve glede *označb* za namene kombiniranih prevozov: označbe intermodalnih nakladalnih enot v skladu z mednarodnima standardoma ISO6346 in EN13044 so obvezne za polpriklopnike brez vlečne enote, zamenljivega tovarišča ali kontejnerja, vendar ne bodo obvezne za priklopnike, vozila z vlečno enoto in za nedvižne polpriklopnike;
- posamezna država članica se bo lahko odločila za *preseganje omejitve 150 km za vsak cestni del* v skladu s svojimi regionalnimi značilnostmi. Ker so geografske značilnosti in lokacija terminalov za pretovarjanje v državah članicah zelo različne, bo imela vsaka država članica možnost določiti, na podlagi katerih pravil lahko cestni deli presežejo omejitve 150 km, da bi dosegli najbližji primeren terminal na njihovem ozemlju. Da bi pomagali prevoznikom kombiniranih prevozov, bodo morale države članice navedena pravila objaviti;
- *nediskriminatoren dostop do terminalov za pretovarjanje, ki se podpirajo z javnimi sredstvi*, omogočen za najmanj pet let. Ta določba je odziv na pomisleke nekaterih držav članic, da bi nediskriminatoren dostop do terminalov za pretovarjanje, ki se financirajo ali sofinancirajo z javnimi sredstvi, lahko zagotavljali le za določeno časovno obdobje, razen če je to posebej določeno v pogodbi. Vendar pa bodo države članice imele možnost, da zagotovijo prost dostop za več kot pet let;
- obveznost Komisije, da oceni možnost *poenostavitve pravil o državni pomoči*, ki se uporabljajo za kombinirane prevoze.

V. GLAVNO ODPRTO VPRAŠANJE

Povezava s svežnjem o mobilnosti I glede pravil o kabotaži in napotitve voznikov

13. V predlogu Komisije ostaja člen 2 direktive, ki se nanaša na nacionalne kvote in prepoved nacionalnih dovoljenj za kombinirane prevoze, nespremenjen. Nespremenjen ostaja tudi člen 4, ki določa, da imajo prevozniki (ki izpolnjujejo pogoje iz uredb (ES) 1071/2009 in 1072/2009) pravico, da opravijo kabotažo v začetnem/končnem cestnem delu v okviru mednarodnega kombiniranega prevoza med državami članicami, pa tudi znotraj meja države članice.
14. Več delegacij že od začetka razprav o tem predlogu v Svetu predlaga, da bi obdržali področje uporabe sedanje direktive (tj. mednarodni kombinirani prevozi), ker bi novo področje uporabe po njihovem mnenju pomenilo liberalizacijo domače kabotaže. Te delegacije imajo pomisleke glede izbire politike spodbujanja kombiniranih prevozov, čeprav pri tem obstaja možnost povečanja obsega nezakonite kabotaže ali nelojalne konkurence zaradi cenejših storitev, ki jih ponujajo nekateri prevozniki. Zato predlagajo črtanje člena 4 sedanje direktive o kombiniranem prevozu. Druge delegacije temu mnenju nasprotujejo.
15. Večina delegacij se strinja, da v zvezi s cestnimi deli kombiniranih prevozov obstaja tesna povezava med vprašanjem kabotaže iz te direktive in iz Uredbe (ES) št. 1072/2009 (t. i. uredbe o dostopu do trga), pa tudi s posebnimi pravili za *napotitev voznikov* iz direktiv 96/71/ES in 2014/67/EU² (t. i. *lex specialis*). V zvezi s tem nenehno opozarjajo, da bi morali zagotoviti skladnost med ustreznimi določbami v teh aktih in da bi zato delo v zvezi z njimi moralo potekati sočasno. Uporabo pravil o napotitvi za začetne in končne cestne dele kombiniranega prevoza trenutno ureja predlog o spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje ter določitve posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev delavcev v sektorju cestnega prometa, t. i. *lex specialis* (člen 2(2b) in uvodna izjava 12e).

² Predlog Komisije: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD).

16. Na seji Coreperja 14. novembra 2018 sta dve delegaciji, ki ju je podprlo več drugih delegacij, znova poudarili, da je treba črtati člen 4 sedanje direktive. Druga skupina držav članic pa je ponovno izrazila nasprotovanje črtanju člena 4. Predsedstvo zato predlaga kompromis, ki spreminja člen 4 tako, da državam članicam dopušča možnost omejitve obdobja, v katerem lahko vozilo opravlja storitve v okviru začetnega in/ali končnega cestnega dela v državi članici gostiteljici.
17. Druga odprta vprašanja so povzeta v opombah besedila iz priloge k temu poročilu.
18. Vse delegacije in Komisija imajo splošni preučitveni pridržek glede zadnje različice besedila (v dodatku k temu poročilu). Spremembe glede na prejšnjo različico besedila (document 13871/18) so označene s **kreplem tiskom** in [...].
19. Komisija stališča o celotnem kompromisnem predlogu ne bo dala, dokler ne bodo opravljena pogajanja z Evropskim parlamentom.
20. Delegacije DK, MT in UK imajo glede predloga parlamentarni preučitveni pridržek.

VI. ZAKLJUČNE UGOTOVITVE

21. Odbor stalnih predstavnikov naj preuči besedilo iz prilog k temu poročilu in po možnosti reši preostala odprta vprašanja, da bi lahko Svet na seji 3. decembra 2018 sprejel splošni pristop glede tega predloga.

Predlog

DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA
o spremembi Direktive 92/106/EGS o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste
kombiniranega prevoza blaga med državami članicami

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora³,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁴,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Negativen vpliv prometa na onesnaženost zraka, emisije toplogrednih plinov, nesreče, hrup in zastoje še naprej povzročajo težave za gospodarstvo, zdravje in dobrobit evropskih državljanov. Kljub dejstvu, da je glavni povzročitelj teh negativnih učinkov cestni promet, naj bi cestni tovorni promet do leta 2050 narasel za 60 odstotkov.

³ UL C, , str. .

⁴ UL C, , str. .

- (2) Zmanjševanje negativnih učinkov prevoznih dejavnosti je še vedno eden glavnih ciljev prometne politike Unije. Direktiva Sveta 92/106/EGS⁵, ki določa ukrepe za spodbujanje razvoja kombiniranega prevoza, je na ravni Unije edini pravni instrument, ki neposredno spodbuja prehod s cestnega tovornega prometa na načine prevoza z nizkimi emisijami, kot so celinske plovne poti, pomorski prevoz in železniški prevoz.
- (3) Doseganje cilja, po katerem bi se 30 % cestnega tovornega prometa, ki presega 300 km, do leta 2030 preusmerilo na druge načine prevoza, na primer po železnici in vodi, do leta 2050 pa bi se ta delež zvišal celo na več kot 50 %, s čimer bi optimizirali učinkovitost multimodalnih logističnih verig, med drugim z večjo uporabo bolj energetske učinkovitih načinov prevoza, poteka počasneje od pričakovanj in ga po trenutnih napovedih ne bomo dosegli.
- (4) Direktiva 92/106/EGS je prispevala k razvoju politike Unije o kombiniranem prevozu in je pomagala preusmeriti precejšnje količine tovora s cest. Pomanjkljivosti pri izvajanju te direktive, predvsem dvoumni jezik in zastarele določbe, kot tudi omejen obseg podpornih ukrepov, so znatno zmanjšali njen vpliv.
- (5) Direktivo 92/106/EGS bi bilo treba poenostaviti, njeno izvajanje pa izboljšati s pregledom ekonomskih spodbud za kombinirani prevoz s ciljem spodbujanja preusmeritve blaga s ceste na druge načine prevoza blaga, ki so okolju prijaznejši, varnejši in energetske učinkovitejši ter povzročajo manj zastojev.
- (6) [...]⁶

⁵ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

⁶ Komisija ima pridržek glede omejitve področja uporabe v skladu s pridržkom v členu 1(1).

- (6a) Člen 2 Direktive 92/106/EGS prepoveduje nacionalne kvote in nacionalna dovoljenja za kombinirane prevoze. **Ta direktiva ne vpliva na dvostranske sporazume, sklenjene med državami članicami in tretjimi državami v zvezi s kombiniranimi prevozi. [...].**
- (7) **Nadaljnja liberalizacija iz člena 4 Direktive 92/106/EGS v primerjavi s kabotažo iz Uredbe (EU) št 1072/2009 je sicer koristna za spodbujanje kombiniranih prevozov in bi jo bilo načeloma treba obdržati, vendar je treba zagotoviti, da zaradi tega ne bo zlorab. Izkušnje kažejo, da se ta določba v nekaterih delih Unije sistematično uporablja za izogibanje začasnemu naravi kabotaže in kot podlaga za stalno prisotnost vozil v državi članici, ki ni država članica sedeža. Zaradi takih nepoštenih praks obstaja nevarnost socialnega dampinga in ogroženo je spoštovanje pravnega okvira v zvezi s kabotažo. Člen 4 Direktive 92/106/EGS bi bilo zato treba spremeniti tako, da bi imele države članice možnost, da takšne težave rešijo z uvedbo sorazmerne omejitve za stalno prisotnost vozil na njihovem ozemlju.**
- (8) Opredelitev kombiniranega prevoza iz Direktive 92/106/EGS vsebuje različne omejitve razdalje za cestni del kombiniranega prevoza, ki so odvisne od načina prevoza, izbranega za necestni del. Za železniški del prevoza ni točno določene omejitve razdalje, vendar neopredeljen pojem „najbližjega primerne terminala“ omogoča nekaj prožnosti za specifične situacije. Pri izvajanju te omejitve prihaja do številnih težav zaradi različnih tolmačenj in posebnih težav pri določitvi pogojev za izvajanje. Te nejasnosti bi bilo treba odpraviti, obenem pa ohraniti določeno mero prožnosti. Načrtovanje kombiniranih prevozov bi lahko poenostavili predvsem tako, da bi zagotovili enako zaledje za vse modalne kombinacije in olajšali izvrševanje zahvaljujoč enostavnosti merjenja razdalje cestnega dela v ravni liniji na podlagi naslovov ali koordinat GNSS začetne in končne točke cestnega dela (na primer z uporabo obstoječih orodij).

(8a) Cilje te direktive, namreč nadaljnje spodbujanje prehoda s cestnega prevoza na okolju bolj prijazne načine prevoza in posledično zmanjšale negativnih učinkov transportnega sistema v Uniji, bi bilo treba dosegati na celotnem ozemlju Evropske unije. Omejitev zračne razdalje na 150 km načeloma zagotavlja enako zaledje za vse načine prevoza v vseh državah članicah, vseeno pa je treba upoštevati regionalne razlike na podlagi geografskih in ekonomskih meril ter gostoto prebivalstva. Morda bo potrebna določena prožnost za preseganje te omejene razdalje cestnega dela, če na tej razdalji ni mogoče najti cestnega/železniškega terminala, ki bi bil primeren v smislu opreme za pretovarjanje in/ali zmogljivosti terminalov. V enaki meri je potrebna prožnost za zmanjšanje te omejitve razdalje cestnega dela v posebnih, jasno opredeljenih primerih zaradi zagotovitve, da bo prehod s cestnega na okolju prijazne načine prevoza možen v vseh državah članicah, ter v izogib temu, da bi imele nekatere regije korist od prehoda na druge vrste prevoza, medtem ko bi bil v drugih – prav nasprotno – obseg cestnega prevoza še povečan: kadar cestni del prečka ozemlje države članice brez nakladanja ali razkladanja tovora, se lahko zadevna država članica odloči, da te dejavnosti ne bo štela za kombinirani prevoz in zato ne bo uporabila podpornih ukrepov iz te direktive in/ali Direktive 96/53/EGS, kar zadeva izjeme glede teže v zvezi s kombiniranim prevozom.⁷

⁷ Komisija ima pridržek glede te uvodne izjave v skladu s pridržkoma Komisije glede člena 1(3a) in (3b).

- (9) Minimalna razdalja 100 km za necestni del kombiniranega prevoza, ki je del opredelitve kombiniranega prevoza iz Direktive 92/106/EGS, pokriva večino primerov kombiniranega prevoza. Železniški del in pomorski prevoz na kratkih razdaljah običajno pokrivata daljše razdalje, če želita konkurirati unimodalnemu cestnemu prevozu. S to minimalno razdaljo tudi ni treba upoštevati posebnih oblik prevoza, kot so kratka prečkanja s trajekti, do katerih pride v vsakem primeru. Vendar pa zaradi takšne omejitve minimalne razdalje številni prevozi po celinskih plovnih poteh okoli pristanišč ter okoli in skozi aglomeracije, ki močno prispevajo k zmanjšanju zastojev na cestnem omrežju v pristaniških mestih in neposrednem zaledju ter k zmanjšanju okoljskih obremenitev v aglomeracijah, ne spadajo v področje uporabe sedanje direktive o kombiniranem prevozu. Zato bi bilo koristno, da se omejitev minimalne razdalje odpravi, ohrani pa se izključitev necestnih delov, katerih edini namen je premagati naravno oviro in ki ne prispevajo k prehodu na druge oblike prevoza v EU. Taki izvzeti necestni deli vključujejo direktne trajektne povezave do otokov (na primer trajektna povezava Cork-Roscoff ali od Puttgardna do Rødbyja) ali poti skozi predore (na primer Eurotunnel), kjer ni cestne alternative za necestni del prevoza, in primere, ko sicer obstaja teoretična cestna alternativa za necestni del prevoza, vendar ta cestni del ni komercialno smotrno, saj je znatno daljši ter povzroča nekonkurenčne zamude in cene, kot je trajektna povezava od Talina do Stockholma ali od Barija do Dubrovnika. Na drugi strani pa bilo treba prometno verigo od pošiljatelja do prejemnika, če se pred trajektno povezavo ali po njej uporabi železniški prevoz ali celinske plovne poti in so izpolnjeni pogoji za začetni in končni cestni del, prav tako šteti za kombinirani prevoz. Poleg tega ne bi smeli biti izključeni necestni deli, ki predstavljajo povezavo z otokom, pri čemer se operater odloči, da bo šel s trajektom namesto do najbližjega do bolj oddaljenega pristanišča in se tako izognil znatni razdalji cestnega prevoza, na primer z izbiro povezave Cork-Santander namesto vožnje od Roscoffa do Španije; v takih primerih bi morala biti na voljo podpora, saj prispevajo k prehodu na druge oblike prevoza.

- (9a) Poleg tega sedanja opredelitev kombiniranega prevoza zajema samo prevoze med državami članicami, vendar bi bilo treba tudi za del intermodalnega prevoza med državami članicami in tretjo državo šteti, da je zajet v tej direktivi, če del dejavnosti, ki poteka v Uniji, izpolnjuje pogoje iz opredelitve kombiniranega prevoza, saj prispeva k prehodu na druge oblike prevoza v Uniji. Vendar mora biti v tem primeru vsaj 100 km necestnega dela, ki prečka mejo Evropske unije, na ozemlju EU. Da se prepreči kakršen koli dvom, je v zvezi s tem potrebno pojasnilo.
- (9b) Čeprav je del intermodalnega prevoza z začetkom ali koncem v tretji državi, ki poteka v Uniji, pod določenimi pogoji zajet s to direktivo, pa za pogoje za dostop do trga in do opravljanja poklica, ki se uporabljajo za prevoznike iz tretjih držav, še vedno veljajo sporazumi med Unijo ali državami članicami s tretjimi državami, ki vsebujejo določbe o cestnem prevozu.
- (10) Najmanjša dovoljena velikost intermodalnih nakladalnih enot, ki je trenutno navedena v opredelitvi kombiniranega prevoza, bi lahko ovirala prihodnji razvoj inovativnih intermodalnih rešitev za mestni prevoz, zato bi bilo treba odpraviti vse omejitve glede velikosti ali oblike kontejnerjev. Po drugi strani pa bi, če bi intermodalne nakladalne enote lahko prepoznali s pomočjo obstoječih sredstev za identifikacijo, ki se pogosto uporabljajo, lahko pospešili ravnanje z njimi na terminalih in olajšali pretok kombiniranega prevoza. Največje dovoljene velikosti intermodalnih nakladalnih enot na začetnem in končnem cestnem delu urejajo določbe Direktive 96/53/ES.

- (11) Zastarela uporaba žigov, s katerimi se dokaže, da je bil izveden kombinirani prevoz, preprečuje učinkovito izvrševanje Direktive 92/106/EGS oziroma preverjanje upravičenosti prevozne dejavnosti do podpore, določene v zadevni direktivi. Dokazila, ki jih potrebujemo za dokazovanje kombiniranega prevoza, je treba pojasniti, kar vključuje tudi način, s katerim se takšna dokazila lahko predložijo. Zlasti je treba poudariti, da se takšna dokazila lahko delno ali v celoti zagotovijo z obstoječimi prevoznimi listinami, kot so tovarni listi, določeni v skladu z različnimi mednarodnimi konvencijami. Spodbujati bi bilo treba uporabo in zagotavljanje informacij o prevozu prek elektronskih sredstev, kot so elektronski tovarni listi eCMR⁸, saj se tako poenostavi predložitev zadevnih dokazil. V zvezi s tem je treba zagotoviti, da bodo pristojni organi sprejemali elektronske informacije. Predložena dokazila, bodisi v papirni ali elektronski obliki, bi morala biti zanesljiva in overjena s podpisom, žigom ali elektronsko metodo avtentikacije, odvisno od oblike. Regulativni okvir in pobude, ki poenostavljajo upravne postopke in digitalizacijo različnih vidikov prevoza, bi morali upoštevati razvoj na ravni Unije.
- (12) Področje uporabe obstoječih ekonomskih podpornih ukrepov, ki so opredeljeni v Direktivi 92/106/EGS, je izrazito omejeno in vključuje fiskalne ukrepe (med drugim povračilo oziroma znižanje davkov), ki zadevajo samo nekatere vrste kombiniranega prevoza po železnici/cesti. Spodbujati bi bilo treba tudi druge ustrezne ukrepe za vse modalne kombinacije, da bi zmanjšali delež cestnega tovornega prometa in spodbudili uporabo drugih načinov prevoza, kot so železnice, celinske plovne poti in prevoz po morju, in tako zmanjšali onesnaževanje zraka, emisije toplogrednih plinov, nesreče na cestah, hrup in cestne zastoje.

⁸ Določeni v Dodatnem protokolu h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni tovarni promet (CMR), ki zadeva elektronski tovarni list.

- (13) Glavno infrastrukturno ozko grlo, ki preprečuje prehod s cestnega tovornega prometa na ostale načine prevoza, je na ravni terminalov za pretovarjanje. Trenutna porazdelitev in pokritje s terminali za pretovarjanje v Uniji, tudi v obstoječem jedrnem in celovitem omrežju TEN-T, je nezadostna, pri čemer zmogljivost obstoječih terminalov za pretovarjanje dosega zgornjo mejo in jo bo treba razviti, da bo dohajala splošno rast tovornega prometa. Vlaganje v zmogljivost terminalov za pretovarjanje bi lahko zmanjšalo globalne stroške pretovarjanja in privedlo do prehoda na druge oblike prevoza, kar se je v nekaterih državah članicah že zgodilo. Države članice lahko sprejmejo ukrepe za podpiranje naložb, s katerimi bi zagotovili, da bo prevoznikom na voljo omrežje učinkovitih terminalov za pretovarjanje za kombinirani prevoz z zadostno zmogljivostjo pretovarjanja, da bi zadostili sedanjim in prihodnjim potrebam po prometni infrastrukturi. Taki ukrepi bi lahko bili v obliki načrtovanja nacionalne prevozne politike, namenskega načrtovanja rabe zemljišč, javno-zasebnih partnerstev, zakupa nacionalnih in občinskih zemljišč za določene namene ali različnih ukrepov državne pomoči. Tako bi kombinirani prevoz postal bolj konkurenčen v primerjavi z unimodalnim cestnim prevozom, s tem pa bi spodbudili uporabo alternativnih načinov prevoza tovora in pospešili prehod na druge oblike prevoza.
- (13a) Povečana pokritost, učinkovitost in zmogljivost terminalov za pretovarjanje bi morala biti zagotovljena vsaj ob obstoječih jedrnih in celovitih omrežjih TEN-T. Da bi prevozne dejavnosti lahko imele koristi od te direktive in ob ustreznem upoštevanju gostote prebivalstva, geografskih ali naravnih omejitev, tržnih pogojev ter trgovinskih in tovornih tokov, bi moral biti dolgoročni cilj, da noben kraj odpravljanja tovora znotraj Unije od primerne terminala za pretovarjanje za kombinirani prevoz ne bi smel biti oddaljen več kot 150 km. Ta cilj bi lažje dosegli z usklajevanjem med državami članicami, po potrebi pa tudi s Komisijo.

- (13b) Zlasti če terminal dobiva podpore iz javnih sredstev, se zdi pomembno, da je prost dostop brez diskriminacije na voljo vsem uporabnikom kombiniranega prevoza, vsaj za določeno obdobje. Najmanj pet let naj bi bilo primerno obdobje, saj na primer tudi pogodbe za sofinanciranje terminalov v okviru programa skladov ESI vsebujejo tako določbo.⁹ Vendar pa je lahko v drugih pogodbah, programih in/ali državah članicah predvideno daljše obdobje. Ukrepi, s katerimi se obvešča o takem odprtem, nediskriminatornem dostopu (kot je objava informacij o stroških storitev na terminalu), bi lahko prispevali k nadaljnjemu spodbujanju intermodalnega prevoza, s tem pa tudi k prehodu na druge oblike prevoza.
- (14) Države članice lahko poleg obstoječih ukrepov izvajajo tudi ekonomske podporne ukrepe, namenjene različnim delom in elementom kombiniranega prevoza. Taki ukrepi lahko brez poseganja v člene 29 do 37 Direktive 2012/34/EU vključujejo na primer znižanje nekaterih davkov, uporabnin za dostop do infrastrukture, pristojbin za zunanje stroške, pristojbin za zastoje in drugih prevoznin, neposredna nepovratna sredstva za prevoz intermodalnih nakladalnih enot s kombiniranim prevozom, delno povrnitev stroškov pretovarjanja, izvzetje iz prepovedi vožnje ter podporo za naložbe v digitalne rešitve za kombinirani prevoz.
- (15) Podporne ukrepe za kombinirane prevoze je treba izvajati v skladu s pravili o državni pomoči iz Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Poleg tega bi morala¹⁰ [...] Komisija ob upoštevanju pomena take podpore za razvoj kombiniranega prevoza oceniti, ali je glede na pridobljene izkušnje mogoče oblikovati merila glede usklajenosti nekaterih vrst pomoči za kombinirani prevoz z notranjim trgov.
- (16) [...] (*prestavljeno v uvodno izjavo 13a*)
- (17) Poleg tega bi morale države članice podporne ukrepe redno pregledovati, da zagotovijo njihovo uspešnost in učinkovitost.

⁹ Kot je določeno v Uredbi (EU) 1303/2013, zlasti v členu 71.

¹⁰ Komisija v skladu s svojimi pripombami glede člena 6(8a) nasprotuje, da se izraz „lahko oceni“ zamenja z „bi morala oceniti“.

- (18) Za namene te direktive ne bi smeli razlikovati med kombiniranim prevozom za najem oziroma korist in kombiniranim prevozom za lastne potrebe.
- (19) Da bi se bilo lažje spoprijemati z razvojem prevoza v Uniji (predvsem s trgov kombiniranega prevoza) in da bi bilo mogoče ta razvoj oceniti, bi bilo treba na ravni Unije¹¹ in držav članic zbirati ustrezne, primerljive in zanesljive podatke in informacije ter jih redno posredovati Komisiji, ki bi morala vsakih pet let Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te direktive. Kadar so na voljo in da bi se izognili podvajanju dela in upravnim obremenitvam, bi bilo treba za ta namen [...] uporabiti kar ustrezne podatke in informacije, povezane s kombiniranim prevozom, iz obstoječih virov, na primer iz Eurostata ali nacionalnih statističnih podatkovnih zbirk.
- (19a) Da bi zagotovili enotne pogoje, ki bi državam članicam olajšali zahtevano poročanje, bi morala Komisija sprejeti smernice, v katerih bi državam članicam opisala metode zbiranja in prikazovanja informacij o kombiniranem prevozu iz člena 5(1).
- (20) Preglednost je pomembna za vse zainteresirane strani, ki sodelujejo pri kombiniranem prevozu. Da bi jo utrdili, je pomembno zagotoviti lahko dostopno objavo vseh ustreznih pravil, ukrepov in kontaktnih podatkov.
- (21) [...]

¹¹ Komisija ima glede te uvodne izjave pridržek, saj v členu 5 ni predvideno nikakršno zbiranje informacij na ravni EU.

(22) Ker ciljev te direktive za spodbujanje prehoda s cestnega prevoza na okolju bolj prijazne načine prevoza, s čimer bi se zmanjšali negativni zunanji vplivi transportnega sistema v Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi čezmejne narave tovarnega kombiniranega prevoza in medsebojno povezane infrastrukture ter težav, ki jih ta direktiva želi odpraviti, lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(23) Direktivo 92/106/EGS bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 92/106/EGS se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste mednarodnega kombiniranega prevoza blaga“;

nov člen 1a:

Namen te direktive je s spodbujanjem razvoja kombiniranega prevoza prispevati k zmanjšanju onesnaženja zraka, emisij toplogrednih plinov, nesreč na cestah, hrupa in cestnih zastojev in s povečanjem konkurenčnosti kombiniranega prevoza v primerjavi s cestnim tovornim prometom pospešiti prehod tovarnega prometa s cestnega na druge načine prevoza, na primer na železniški prevoz, celinske plovne poti in pomorski prevoz.

(2) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

1. Ta direktiva velja za mednarodni¹² kombinirani prevoz.
2. V tej direktivi ‚mednarodni kombinirani prevoz‘ pomeni prenos intermodalnih nakladalnih enot (naloženih ali praznih) s prevozom med državami članicami ali med državami članicami in tretjo državo, ki ima začetni ali končni cestni del poti ali oba ter en ali več necestnih delov poti, na katerih se uporablja železniški prevoz, celinske plovne poti oziroma pomorski prevoz.

Razume se, da so intermodalne nakladalne enote:

- (a) priklopnik oziroma polpriklopnik brez vlečne enote, zamenljivega tovarišča ali kontejnerja, ki je označen v skladu z ureditvijo označevanja, ki ustreza mednarodnima standardoma ISO6346 in EN13044, na katerem se intermodalna nakladalna enota brez spremstva pretovori iz enega načina prevoza v drugega, ali
- (b) cestno vozilo (tovornjak s priklopnikom ali brez ali polpriklopnik z vlečno enoto) ali nedvižni polpriklopnik¹³, ki se na necestnem delu poti prenaša z železniškim prevozom, po celinskih plovnih poteh ali s pomorskim prevozom.

[...] ¹⁴

- 2a. Ta direktiva se uporablja samo za tiste kombinirane prevoze, v katerih ima najmanj en necestni del enako dobro cestno alternativo, zaradi česar celoten prevoz prispeva k prehodu na druge vrste prevoza v Uniji.

¹² Komisija ima pridržek glede področja uporabe. Po mnenju Komisije to za 20 % zoži področje uporabe predloga.

¹³ Komisija ima pridržek glede tega, da za nedvižne polpriklopnike ne bi veljale zahteve o označbah.

¹⁴ Komisija, ki jo podpirajo BE, LU in PT, se zavzema za to, da bi obveznost označbe za nedvižne polpriklopnike obveljala tudi po prehodnem obdobju.

3. Noben cestni del iz odstavka 2 ne presega 150 km zračne razdalje¹⁵;

Ta omejitev razdalje za cestni del poti velja za celotno dolžino vsakega posameznega cestnega dela, ne glede na vsa vmesna pobiranja na začetnem delu in dostavljanje na končnem delu poti. Prevoz praznih nakladalnih enot pred začetnim cestnim delom ali po končnem cestnem delu (na primer iz skladišča kontejnerjev ali vanj) se ne šteje kot del dejavnosti kombiniranega prevoza.

- 3a. Če cestnega/železniškega¹⁶ terminala, ki bi imel primerno opremo za pretovarjanje in/ali zmogljivost, ni mogoče najti na zračni razdalji 150 km, se lahko ta razdalja cestnega dela preseže za kombinirani prevoz, da bi bilo tako mogoče doseči geografsko najbližji primeren transportni terminal, ki ima potrebno operativno pretovorno zmogljivost v skladu s pravili držav članic. Države članice v ta namen ugotovijo, ali potrebna operativna pretovorna zmogljivost¹⁷ ni na voljo, in najdejo primerne alternative¹⁸. Države članice ta pravila objavijo.

¹⁵ Komisija ima pridržek glede črtanja 20-odstotne omejitve in s tem povezanega sklica v členu 3. PL podpira predlog Komisije v zvezi s tem vprašanjem.

¹⁶ MT, PL in PT predlagajo, da se dodajo pomorska pristanišča.

¹⁷ Komisija ima močan pridržek glede tega, da bi se upravičenost za podporo spustila pod zdajšnjo raven. Komisija predlaga, da se ta odstavek nadomesti z naslednjim besedilom: „Če cestnega/železniškega terminala, ki bi bil primeren v smislu opreme za pretovarjanje, zmogljivosti terminalov, delovnega časa in/ali ustreznih storitev železniškega tovornega prometa, ni mogoče najti na zračni razdalji 150 km, se lahko ta razdalja cestnega dela preseže za kombinirani prevoz, da bi bilo tako mogoče doseči geografsko najbližji primeren transportni terminal, ki ima potrebno operativno pretovorno zmogljivost.“

¹⁸ Komisija, ki jo podpirata BE in LU, se zavzema za prejšnjo različico tega besedila s harmoniziranimi pravili na ravni EU.

- 3b. Država članica se lahko odloči, da za cestni del, ki prečka njeno ozemlje brez nakladanja ali razkladanja tovora, ne bo uporabila podpornih ukrepov iz člena 6 te direktive. Ta država članica se lahko odloči, da se tak cestni del za namene Direktive 96/53/ES ne bo štel kot del kombiniranega prevoza. Države članice ta pravila objavijo.¹⁹²⁰²¹
4. Če se dejavnost kombiniranega prevoza začne in/ali konča zunaj Unije, se ta direktiva uporablja za del prevoza, ki poteka v Uniji, če
- (a) del prevoza, ki poteka v Uniji, izpolnjuje zahteve iz odstavkov 2, 2a in 3, 3a in 3b ter
- (b) je necestni del, ki prečka mejo Unije, v Uniji dolg najmanj 100 km.“²²
- (3) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

1. Države članice zagotovijo, da se cestni prevoz šteje kot del kombiniranega prevoza, ki je zajet s to direktivo, samo, če prevozniki, ki izvajajo določeno dejavnost cestnega prevoza, lahko jasno dokažejo, da tak cestni prevoz predstavlja cestni del dejavnosti kombiniranega prevoza.
2. Dokazila iz odstavka 1 vključujejo naslednje informacije:
- (a) ime, naslov in kontaktne podatke pošiljatelja ali operaterja, ki organizira dejavnost kombiniranega prevoza v imenu pošiljatelja;

¹⁹ Komisija ima močan pridržek glede tega odstavka.

²⁰ IT, PL, SI in FI imajo pridržek glede tega odstavka.

²¹ SI predlaga drugačno besedilo tega odstavka: „*Prečkanje države članice EU v začetnem ali končnem cestnem delu kombiniranega prevoza je dovoljeno/mogoče samo, če država članica ne ponudi primerne kombiniranega prevoznega terminala.*”

²² PL ima glede tega odstavka pomisleke, ker izključuje terminale, ki so bližje meji.

- (b) označbo intermodalne nakladalne enote, ki je bila predmet prevoza, ali – če se cestno vozilo prenaša v necestnem delu – označbo tega cestnega vozila;
- (ba) ime, naslov in kontaktne podatke prejemnika;
- (c) opis poti kombiniranega prevoza:
 - kraji, v katerih se vsak od različnih delov kombiniranega prevoza začne in konča v Uniji, in ustrezni datumi;
 - naslednje razdalje:
 - (i) zračne razdalje za vsak cestni del v Uniji;
 - (ii) [...] ²³;
 - (iii) razdalja necestnega dela v Uniji za kombinirani prevoz ob upoštevanju člena 1.4(b).
 - Cestni del je lahko daljši od 150 km le, če je to v skladu z ustreznimi pravili držav članic iz člena 1(3a) ²⁴;
 - V primeru začetnega cestnega dela potrdilo prvega/naslednjega terminala za pretovarjanje, s katerim se dokaže, da bo identificirana intermodalna nakladalna enota pretovorjena med načini prevoza, vključno s krajem in datumom, ali potrdilo zadevnih operaterjev necestnega dela, da bodo prenesli identificirano intermodalno nakladalno enoto ali cestno vozilo v okviru kombiniranega prevoza, vključno s krajem in datumom prevzemne točke;

²³ Komisija ima pridržek glede črtanja te točke v povezavi s črtanjem 20-odstotne omejitve iz člena 1(3)(b).

²⁴ Komisija predlaga črtanje tega pododstavka, da bi upoštevali predlagano spremembo v opombi 15 v členu 1(3a) ter spet vključili besedilo iz poročila o napredku, ki ga je pripravila BG: „- če je cestni del daljši od zračne razdalje 150 km, je utemeljitev za prekoračitev razdalje v skladu s pogoji iz člena 1(3a).“

- v primeru končnega cestnega dela potrdilo zadnjega terminala za pretovarjanje, s katerim se dokaže, da je bila identificirana intermodalna nakladalna enota pretovorjena med načini prevoza, vključno s krajem in datumom, ali potrdilo zadevnih operaterjev necestnega dela, da so prenesli identificirano intermodalno nakladalno enoto ali cestno vozilo v okviru kombiniranega prevoza, vključno s krajem in datumom dostave.

- 2a. Vsa dokazila iz odstavka 1 so pravilno overjena.
3. Obstoječa dokazila ali dokumenti se lahko uporabijo, če so zagotovljene vse informacije, zahtevane v skladu s členom 3(2). V takem primeru se za dokazovanje, da prevoznik opravlja kombinirani prevoz, ne zahtevajo dodatna dokazila ali dokumenti.
4. Dokazila, navedena v odstavku 1, se predložijo na zahtevo pooblaščenega inšpektorja države članice, v kateri poteka pregled. Dokazila morajo biti v uradnem jeziku zadevne države članice oziroma v angleščini.
- 4a. V primeru cestnih pregledov lahko voznik stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza, pošiljateljem ali operaterjem, ki organizira kombinirani prevoz v imenu pošiljatelja, ali katero koli drugo osebo ali subjektom, ki mu lahko pomaga zagotoviti informacije iz odstavka 2. Te informacije se zagotovijo med cestnim pregledom²⁵.
5. Tako dokazilo se lahko predloži elektronsko, in sicer v strukturiranem formatu, ki se ga lahko spreminja in ga računalniki lahko neposredno uporabljajo za obdelavo in shranjevanje.

²⁵ V skladu z zadnjim kompromisnim besedilom iz člena 8(4a) Uredbe (ES) št. 1072/2009.

6. V primeru cestnih pregledov je neskladje med dejanskim prevozom in predloženimi dokazili, predvsem glede informacij o poti iz točke (c) odstavka 2, dovoljeno, če je primerno utemeljeno, in sicer v primeru izrednih in nepredvidljivih okoliščin, nad katerimi prevozniki nimajo vpliva in ki spremenijo kombinirani prevoz. Da bi zagotovil zahtevano dokazilo, voznik stopi v stik s sedežem podjetja, upravljavcem prevoza, pošiljateljem ali operaterjem, ki organizira kombinirani prevoz v imenu pošiljatelja, ali katero koli drugo osebo ali subjektom, ki lahko še dodatno utemelji neskladje med predloženimi dokazili in dejanskim prevozom.“;
- (4) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

- 1. Vsi prevozniki s sedežem v državi članici, ki izpolnjujejo pogoje za dostop do opravljanja poklica in do trga za prevoz blaga, imajo pravico, da v okviru mednarodnega kombiniranega prevoza opravijo začetni in/ali končni cestni del.**
- 2. Z odstopanjem od prvega odstavka lahko države članice – kadar je to potrebno, da bi preprečili zlorabe pri opravljanju neomejenih in stalnih storitev za začetne ali končne cestne dele v državi članici gostiteljici – zagotovijo, da se zadnje razkladanje na takem cestnem delu opravi v določenem roku, potem ko je vozilo vstopilo v zadevno državo članico gostiteljico. Ta rok je najmanj pet dni. Država članica, ki izkoristi to možnost, določi tudi rok, ki velja po koncu prevoznikovih storitev, v zvezi s takimi cestnimi deli, med katerimi se isto vozilo ali – v primeru spojenih vozil – motorno vozilo teh spojenih vozil ne sme uporabiti v zadevni državi članici gostiteljici za take začetne in/ali končne cestne dele ali storitve kabotaže, kot je opredeljeno v Uredbi (ES) št. 1072/2009. Ta rok je največ sedem dni.**

3. **Države članice, ki izkoristijo odstopanje iz odstavka 2, poleg tega, kar je navedeno v členu 3, zagotovijo, da se cestni prevoz šteje kot del kombiniranega prevoza, ki ga zajema ta direktiva, samo, če prevoznik, ki opravlja določen cestni prevoz, lahko priskrbi jasne dokaze o ustreznih predhodnih prevozi in o času, ko je vozilo vstopilo v državo članico gostiteljico.**
4. **Države članice, ki izkoristijo odstopanje iz odstavka 2, o tem uradno obvestijo Komisijo, preden uporabijo ustrezne nacionalne ukrepe. Navedena pravila pregledajo najmanj vsakih pet let in o pregledu uradno obvestijo Komisijo. Pravila, vključno z dolžino zadevnih rokov, so na pregleden način javno dostopna.“**
- (5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

3. Države članice Komisiji prvič do [xx. xx. xxxx – 18 mesecev po prenosu direktive v pravni red] in nato vsakih [pet] let predložijo poročilo z informacijami, povezanimi s kombiniranim prevozom na njihovem ozemlju, ki ga zajema ta direktiva. Poročilo vsebuje informacije in statistične podatke, če so na voljo²⁶, zlasti v zvezi z glavnimi nacionalnimi in čezmejnimi koridorji prometnih omrežij, ki se uporabljajo pri kombiniranih prevozi, številom vozil (cestni vlak šteje za eno vozilo), zamenljivimi tovarišči in kontejnerji, ki se prevažajo, prevoženo tonažo, seznamom terminalov za pretovarjanje, ki zagotavljajo storitve za kombinirani prevoz, in pregledom vseh uporabljenih in načrtovanih nacionalnih podpornih ukrepov.
- (a) [...];
- (b) [...];

²⁶ Komisija ima pridržek glede omejevanja poročanja na enostavno dostopne informacije, zaradi česar bi ta obveznost padla pod zdajšnjo raven.

- (c) [...];
 - (d) [...].
4. Komisija sprejme smernice, v katerih državam članicam opiše metode zbiranja in prikazovanja informacij o kombiniranem prevozu iz odstavka 1.
5. Na podlagi analize nacionalnih poročil in podatkov, ki obstajajo na ravni Unije, prvič do [xx. xx. xxx – 9 mesecev po roku za oddajo poročila držav članic] in nato vsakih [pet] let, Komisija pripravi in predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu o:
- (a) gospodarskem razvoju kombiniranega prevoza,
 - (b) [...],
 - (c) [...],
 - (d) morebitnih nadaljnjih ukrepov, vključno z revizijo opredelitve kombiniranega prevoza, kakor je navedena v členu 1, in prilagoditvijo seznama ukrepov iz člena 6.“;

[Člen 6]

- (6) v členu 6 se dodajo naslednji odstavki 4, 5, 6, 7 in 8:
4. „Države članice lahko²⁷ sprejmejo ukrepe za uresničitev ciljev te direktive, ki so potrebni za podpiranje naložb v terminale za pretovarjanje, in sicer glede:
- (a) gradnje in po potrebi razširitve terminalov za pretovarjanje za kombinirani prevoz;

²⁷ Komisija je proti temu, da se doda „lahko“, in predlaga naslednje besedilo: „... Države članice sprejmejo ukrepe, ki so potrebni za spodbujanje naložb v ...“

(b) povečanja operativne učinkovitosti obstoječih terminalov.

4a. [...] ²⁸

Države članice zagotovijo, da imajo vsi operaterji brez diskriminacije prost dostop do vseh javno podprtih objektov za pretovarjanje za najmanj pet let ali tudi za dlje, kadar je to ustrezno in/ali če je država članica to predvidela in je to skladno s pravom Unije. Države članice lahko določijo dodatne pogoje za upravičenost do podpore.

5. Države članice lahko sprejmejo dodatne ukrepe, s katerimi izboljšajo konkurenčnost kombiniranega prevoza v primerjavi z enakovrednim prevozom po cesti.

Takšni ukrepi se lahko brez poseganja v člene 29 do 37 Direktive 2012/34/EU nanašajo na kateri koli del kombiniranega prevoza, kot so cestni in necestni del, vozilo, plovilo ali uporabljena intermodalna nakladalna enota ali pretovor.

6. Države članice Komisijo nemudoma obvestijo o besedilu podpornih ukrepov, sprejetih na podlagi tega člena.

7. Države članice redno ocenjujejo potrebe trga kombiniranega prevoza in po potrebi prilagodijo ukrepe, sprejete za podporo kombiniranemu prevozu.

8. [...]

8a. Komisija oceni ²⁹, ali je glede na pridobljene izkušnje mogoče oblikovati operativna merila glede usklajenosti nekaterih vrst pomoči za kombinirani prevoz z notranjim trgov ³⁰.“;

²⁸ Komisija predlaga, da se ohrani enostavnejše besedilo, in sicer: „*Države članice poskrbijo za to, da se ob izvajanju takih ukrepov glavna pozornost nameni zagotavljanju zadostne geografske razporejenosti primernih objektov v Uniji ter zlasti v jedrnih in celovitih omrežjih TEN-T.*“

²⁹ Komisija meni, da bi bilo treba ohraniti besedilo „*lahko oceni*“.

³⁰ Glede državne pomoči se EL zavzema za prejšnje besedilo, uporabljeno v poročilu bolgarskega predsedstva o napredku (dok. 7864/18).

- (7) člena 7 in 9 se črtata;
- (8) vstavi se naslednji člen:

„Člen 9a

- 6. [...]
 - 7. [...]
 - 8. Države članice objavijo enostavno dostopne in brezplačne informacije, ki ustrezajo namenu uporabe te direktive, med drugim tudi o podpori, ki je na voljo gospodarskim subjektom, in kontaktnih točkah pri ustreznih nacionalnih organih. Države članice Komisijo obvestijo o tem, kje so objavljene te informacije, ter o kontaktnih podatkih in različnih nalogah zadevnih nacionalnih organov.
 - 9. Evropska komisija objavi in posodablja seznam kontaktnih točk zadevnih nacionalnih organov in izvedbenih ukrepov, ki so ji jih sporočile države članice, tudi tistih iz člena 1(3a) in (3b).“;
- (9) vstavi se naslednji člen:

Člen 2

- 10. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje XXXXXX [dve leti po začetku veljavnosti te direktive]. O tem takoj obvestijo Komisijo. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Vključijo tudi izjavo, da se v veljavnih zakonih in drugih predpisih sklicevanja na direktivo, razveljavljeno s to direktivo, štejejo kot sklicevanja na to direktivo. Način sklicevanja in obliko izjave določijo države članice.

11. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik
