



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2018. gada 4. decembrī
(OR. en)

15147/18

Starpiestāžu lieta:
2017/0290(COD)

TRANS 614
CODEC 2208

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepri. dok. Nr.:	ST 13871/2/18 REV 2
K-jas dok. Nr.:	ST 14213/1/17 REV 1
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (Dokuments attiecas uz EEZ)

Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika), 2018. gada 3. decembra sanāsmē panāca vispārēju pieeju par minēto priekšlikumu, kā izklāstīts pielikumā.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem
kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Transporta negatīvā ietekme uz gaisa piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijām, negadījumiem, troksni un sastrēgumiem turpina radīt problēmas ekonomikai un Eiropas iedzīvotāju veselībai un labklājībai. Neraugoties uz faktu, ka autotransports ir galvenais šo negatīvo ietekmju avots, tiek lēsts, ka kravu autopārvadājumi līdz 2050. gadam palielināsies par 60 %.

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

- (2) Transporta darbības negatīvās ietekmes samazināšana paliek viens no Savienības transporta politikas galvenajiem mērķiem. Padomes Direktīva 92/106/EEK ³, kura paredz pasākumus kombinēto transporta veidu attīstības veicināšanai, ir vienīgais Savienības līmeņa tiesību akts, ar ko tiešā veidā veicina pāreju no kravu autopārvadājumiem uz pārvadājumu veidiem, kuri rada mazāk emisiju, piemēram, pa iekšējiem ūdensceļiem, jūru un dzelzceļu.
- (3) Uz mērķi panākt, ka līdz 2030. gadam 30 % kravu autopārvadājumu attālumā virs 300 km tiek novirzīti uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdenstransportu, un līdz 2050. gadam – vairāk nekā 50 %, nolūkā vairāk izmantot energoefektīvākus transporta veidus, virzās lēnāk, nekā gaidīts un pēc pašreizējām prognozēm tas netiks sasniegts.
- (4) Direktīva 92/106/EEK ir veicinājusi Savienības kombinēto transporta veidu attīstības politiku un palīdzējusi ievērojamu kravas apjomu aizvīzīt prom no autotransporta. Minētās direktīvas īstenošanas trūkumi, jo īpaši tās neviennozīmīgā izteiksme un novecojušie noteikumi un atbalsta pasākumu ierobežotā joma, ir ievērojami samazinājuši tās ietekmi.
- (5) Direktīva 92/106/EEK būtu jāvienkāršo un tās īstenošana jāuzlabo, pārskatot kombinēto transporta veidu ekonomiskos stimulus nolūkā veicināt kravu pārvadājumu novirzīšanu uz transporta veidiem, kas ir videi draudzīgāki, drošāki, energoefektīvāki un rada mazāk sastrēgumu.
- (6) [...]

³ Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

- (6a) Direktīvas 92/106/EEK 2. pantā ir ietverts aizliegums valstīm piešķirt kvotas un atļaujas kombinēto pārvadājumu darbībām. Šī direktīva neietekmē divpusējos nolīgumus, ko dalībvalstis noslēgušas ar trešām valstīm attiecībā uz kombinēto pārvadājumu darbībām.
- (7) Lai gan tālākajai liberalizācijai, kas ietverta Direktīvas 92/106/EEK 4. pantā, salīdzinājumā ar kabotāžu Regulā (ES) Nr. 1072/2009 ir bijusi labvēlīga ietekme kombinēto pārvadājumu veicināšanā, un principā tā būtu saglabājama, ir nepieciešams nodrošināt, lai tā netiktu izmantota ļaunprātīgi. Pieredze liecina, ka minētais noteikums dažās Savienības daļās ir sistemātiski izmantots, lai apietu to, ka kabotāžai ir pagaidu raksturs, kā arī par pamatu transportlīdzekļu pastāvīgai klātbūtnei citā dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību. Pastāv risks, ka šāda negodīga prakse var novest pie sociālā dempinga un apdraudēt tiesiskā regulējuma attiecībā uz kabotāžu ievērošanu. Tāpēc Direktīvas 92/106/EEK 4. pants būtu jāgroza, lai tas sniegtu dalībvalstīm iespēju risināt šādas problēmas, ieviešot samērīgu ierobežojumu attiecībā uz transportlīdzekļu pastāvīgu klātbūtni to teritorijā.
- (7a) Kombinēto pārvadājumu darbības kravu autopārvadājuma posmam piemēro Savienības noteikumus par kravu autopārvadājumiem. Jo īpaši, uz tādu kombinēto pārvadājumu darbību kravu autopārvadājumu posmiem, kas ir valsts autotransporta pārvadājumi, neattiecas izņēmumi no Direktīvas 96/71/EK, kas paredzēti *lex specialis* par darba ņēmēju norīkošanu darbā autotransporta nozarē, un tādējādi tiek pilnībā piemēroti vispārējie noteikumi par norīkošanu darbā – no pirmās šādas darbības uzņēmējā dalībvalstī. Turklāt Savienības noteikumi par piekļuvi autopārvadātāja profesijai, par vadīšanas un atpūtas laikiem un par tahogrāfiem ir pilnībā piemērojami kombinēto pārvadājumu darbību autopārvadājuma posmiem. Tas jo īpaši ietver jauno prasību par transportlīdzekļu vadītāju darba organizēšanu tādā veidā, lai transportlīdzekļa vadītājs spētu regulāri atgriezties dalībvalstī, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā.

- (8) Kombinēto pārvadājumu definīcija Direktīvā 92/106/EEK ietver dažādus attāluma ierobežojumus kombinētā pārvadājuma atsevišķiem ceļa posmiem, ņemot vērā veidu, kas nav autoceļa posms. Attiecībā uz dzelzceļu nav noteikts attāluma ierobežojums, bet tā vietā ir nedefinēts jēdziens "tuvākais piemērotais terminālis", kas nodrošina zināmu elastību rīkoties, ņemot vērā konkrētas situācijas. Minētais ierobežojums ir radījis daudz grūtību īstenošanai, jo tas tiek interpretēts dažādi, un ir konkrētas grūtības izveidot īstenošanai vajadzīgos apstākļus. Šos neviennozīmīgos formulējumus vajadzētu atcelt, vienlaikus nodrošinot, ka tiek saglabāta zināma elastība. Jo īpaši, ļaujot vienlīdzīgu aptvēruma teritoriju visām transporta veidu kombinācijām un atvieglojot izpildi, pateicoties tam, ka ir vienkārši izmērīt autoceļa posma garumu taisnā līnijā, pamatojoties uz autoceļa posma sākuma un beigu punkta adresēm vai GNSS koordinātēm (izmantojot, piemēram, esošos rīkus), varētu vienkāršot kombinēto pārvadājumu darbību plānošanu.
- (8a) Šīs direktīvas mērķi – vairāk veicināt pāreju no autoceļu pārvadājumiem uz videi draudzīgākiem transporta veidiem un tādējādi samazināt Savienības transporta sistēmas negatīvo ietekmi – būtu jāsasniedz visā Eiropas Savienības teritorijā. Tā kā attāluma ierobežojums (150 km taisnā līnijā) principā pieļauj vienlīdzīgu aptvēruma teritoriju visiem pārvadājumu veidiem visās dalībvalstīs, ir jāņem vērā reģionālās atšķirības, kas izriet no ģeogrāfiskiem un ekonomiskiem kritērijiem, kā arī iedzīvotāju blīvums. Ja šajā attālumā nav iespējams atrast autoceļu / dzelzceļa termināli, kas ir piemērots no pārkraušanas iekārtu un/vai termināla kapacitātes viedokļa, varētu būt vajadzīga zināma elastība pārsniegt šo autoceļa posma garuma ierobežojumu. Tādā pašā mērā elastība ir nepieciešama, lai samazinātu šo autoceļa posma garuma ierobežojumu konkrētos, skaidri definētos gadījumos, lai nodrošinātu, ka visas dalībvalstis pieredz pāreju no autoceļu pārvadājumiem uz videi draudzīgiem transporta veidiem, un lai izvairītos no tā, ka daži reģioni gūst labumu no pārejas uz citiem transporta veidiem, savukārt citi, tieši pretēji, pieredz, ka autotransporta pārvadājumu apjoms pieaug vēl vairāk: gadījumā, ja autoceļa posms šķērso dalībvalsts teritoriju, neveicot kravas iekraušanu vai izkraušanu, minētā dalībvalsts var izvēlēties nepiemērot atbalsta pasākumus, kas paredzēti šajā direktīvā.

- (9) Kombinēto pārvadājumu definīcija Direktīvā 92/106EEK veidam, kas nav autoceļa posms, nosaka minimālo attālumu 100 km, kas nodrošina, ka ir aptverta lielākā daļa kombinēto pārvadājumu. Dzelzceļa un jūras transporta posmiem parasti ir lielāki attālumi, lai tie būtu konkurētspējīgi ar viena veida autotransportu. Minētais minimālais attālums nodrošina arī to, ka no jomas tiek izslēgti konkrēti pārvadājumi (piemēram, īsas pārceļšanās ar prāmi), kuri tiktu izmantoti jebkurā gadījumā. Tomēr ar šādu minimālā attāluma ierobežojumu daudzi pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem ostu tuvumā un aglomerācijās vai to tuvumā, kas ļoti atvieglo ceļu tīklu jūras ostās un to tiešā tuvumā un samazina slodzi videi aglomerācijās, netiek iekļauti pašreizējās Kombinēto pārvadājumu direktīvas darbības jomā. Tādēļ būtu lietderīgi atcelt minēto minimālā attāluma ierobežojumu, vienlaikus paturot tādu posmu, kas nav autoceļi, izslēgšanu, kuru vienīgais mērķis ir pārvarēt dabisku šķērslī un kas nesekmē modālo pāreju ES. Šādi izslēgti posmi, kas nav autoceļi, ietver tiešu pārceļšanos starp salām ar prāmi (piemēram, Korka–Roskofa vai no Putgardenas uz Rēdbiju) vai pa tuneli (piemēram, Eirotuneli), kur posmam, kas nav autoceļš, nepastāv alternatīvs autoceļa variants, un gadījumus, kad posmam, kas nav autoceļš, teorētiski pastāv autoceļa alternatīva, bet šis autoceļa posms nav komerciāli dzīvotspējīgs, jo tas ir ievērojami garāks un izraisa nekonkurētspējīgas kavēšanās un cenas, piemēram, brauciens ar prāmi no Tallinas uz Stokholmu vai brauciens ar prāmi no Bari uz Dubrovniku. No otras puses, ja dzelzceļu vai iekšzemes ūdensceļus izmanto pirms vai pēc pārceļšanās ar prāmi, un nosacījumi attiecībā uz sākotnējo un pēdējo posmu ir izpildīti, transporta ķēdei no nosūtītāja līdz saņēmējam arī būtu jā kvalificējas kā kombinētam pārvadājumam. Turklāt posmi, kas nav autoceļi, kurus veido salu savienojumi, kad operators izvēlas doties ar prāmi nevis uz tuvāko ostu, bet gan kādu attālāku, un tādējādi izvairās no ievērojamu attālumu veikšanas pa autoceļiem, kā, piemēram, izvēloties ceļu no Korkas uz Santanderu, nevis braukt no Roskofas uz Spāniju, nebūtu jāizslēdz, un tiem vajadzētu būt iespējai saņemt atbalstu, jo tie sekmē modālo pāreju.

- (9.a) Turklāt, lai arī pašreizējā kombinēto pārvadājumu definīcija aptver vienīgi pārvadājumus starp dalībvalstīm, būtu jāinterpretē, ka direktīva attiecas uz intermodālā pārvadājuma daļu starp dalībvalstīm un trešo valsti, ja pārvadājuma Savienības daļa atbilst nosacījumiem, kas izklāstīti kombinēto pārvadājumu definīcijā, jo tas sekmē modālo pāreju Savienībā. Tomēr minētajā gadījumā Eiropas Savienības robežu šķērsojošam posmam, kas nav autoceļa posms, ir jābūt vismaz 100 km ES teritorijā. Lai novērstu jebkādas šaubas, šajā sakarā ir vajadzīgs precizējums.
- (9.b) Uz intermodālo pārvadājumu, kuri sākas un beidzas trešās valstīs, to daļu, kas notiek Savienībā, ar konkrētiem nosacījumiem attiecas šī direktīva, savukārt uz nosacījumiem piekļuvei tirgum un piekļuvei profesionālajai darbībai, kas piemērojami pārvadātājiem no trešām valstīm, joprojām attiecas Savienības vai dalībvalstu nolīgumi ar trešām valstīm, kuros ietverti noteikumi par autotransportu.
- (10) Intermodālu kravas vienību minimālais izmēra ierobežojums, kas pašlaik noteikts kombinēto pārvadājumu definīcijā, varētu kavēt pilsētu transporta inovatīvu intermodālu risinājumu turpmāko attīstību, tāpēc visi ierobežojumi konteineru izmēram vai formātam būtu jāatceļ. No otras puses, tas, ka intermodālas kravas vienības var identificēt, izmantojot esošos un plaši izmantotos identifikācijas līdzekļus, varētu paātrināt intermodālu kravas vienību apstrādi termināļos un atvieglot kombinēto pārvadājumu plūsmu. Maksimālos pieļaujamos gabarītus intermodālām kravas vienībām ceļa sākuma un beigu posmā regulē Direktīvas 96/53/EK noteikumi.

- (11) Novecojusī zīmogu izmantošana, lai pierādītu, ka ir veikts kombinēts pārvadājums, traucē efektīvi īstenot Direktīvā 92/106/EEK noteiktos pasākumus vai pārbaudīt attiecināmības kritērijus. Būtu jāprecizē, kādi pierādījumi ir nepieciešami, lai pierādītu, ka notiek kombinēts pārvadājums, kā arī kādā veidā šādus pierādījumus sniedz. Jo īpaši ir svarīgi vēlreiz norādīt, ka šādus pierādījumus var daļēji vai pilnībā sniegt, izmantojot esošos pārvadājumu dokumentus, piemēram, preču pavadzīmes, kas paredzētas saskaņā ar dažādām starptautiskajām konvencijām. Būtu jārosina transporta informācijas izmantošana un sniegšana ar elektroniskiem līdzekļiem, piemēram, elektroniskajām preču pavadzīmēm (*eCMR*)⁴, jo tas atvieglo attiecīgu pierādījumu sniegšanu. Šajā sakarā ir svarīgi nodrošināt, ka attiecīgās iestādes pieņem elektronisku informāciju. Gan papīra, gan elektroniskā formātā sniegtajiem pierādījumiem vajadzētu būt uzticamiem un apstiprinātiem – atkarībā no formāta – ar pašrocīgu parakstu, zīmogu vai elektroniskas autentifikācijas metodi. Regulatīvajai sistēmai un iniciatīvām, kas vienkāršo administratīvās procedūras un transporta aspektu digitalizāciju, būtu jāņem vērā Savienības līmeņa attīstība.
- (12) Pašreizējo ekonomiskā atbalsta pasākumu darbības joma, kas definēta Direktīvā 92/106/EEK, ir ļoti ierobežota un ietver fiskālus pasākumus (konkrēti, nodokļu atmaksa vai samazināšana), kuri attiecas vienīgi uz dažiem kombinēto dzelzceļa/autoceļu pārvadājumu veidiem. Būtu jārosina arī citi attiecīgi pasākumi visām transporta veidu kombinācijām, lai samazinātu kravu pārvadājumus pa autoceļiem un veicinātu citu pārvadājumu veidu, piemēram, pārvadājumu pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem un jūru, izmantošanu un tādējādi samazinātu gaisa piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijas, ceļu satiksmes negadījumus, troksni un sastrēgumus.

⁴ Paredzētas Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (*CMR*) Papildprotokolā par elektronisko pavadzīmi.

- (13) Galvenā infrastruktūras jaudas nepietiekamība, kas traucē kravu pārvadājumu pāreju no autopārvadājumiem uz citiem pārvadājumu veidiem, ir pārkraušanas termināļu līmenī. Pašreizējais pārkraušanas termināļu sadalījums un aptvērums Savienībā, tostarp gar esošo *TEN-T* pamattīklu un visaptverošo tīklu, nav pietiekams, savukārt esošie pārkraušanas termināļi ir sasnieguši savu iespēju robežu un tiem vajadzēs attīstīties, lai tiktu galā ar kravu satiksmes vispārējo pieaugumu. Ieguldījumi pārkraušanas termināļu jaudā var samazināt vispārējās pārkraušanas izmaksas un tādējādi radīt atvasinātu modālo pāreju, kā redzams dažās dalībvalstīs. Dalībvalstis var veikt pasākumus, lai atbalstītu ieguldījumus, kas nodrošinātu, ka pārvadātājiem būs pieejams efektīvu kombinēto pārvadājumu pārkraušanas termināļu tīkls ar pietiekamu pārkraušanas jaudu, lai varētu apmierināt pašreizējo un turpmāko pieprasījumu pēc transporta infrastruktūras. Šādi pasākumi varētu izpausties kā valsts transporta politikas plānošana, attiecīga zemes plānošana, publiskā un privātā sektora partnerības, valsts vai pašvaldību zemes iznomāšana konkrētam mērķim vai dažādi valsts atbalsta pasākumi. Tas uzlabotu kombinēto pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar viena veida autopārvadājumiem un tādējādi stimulētu izmantot kravu pārvadājumu alternatīvas un palielinātu modālo pāreju.
- (13.a) Pārkraušanas termināļu aptvērums, efektivitāte un jauda būtu kā minimums jāpalielina gar *TEN-T* pamattīklu un visaptverošo tīklu. Lai pārvadājumi varētu gūt labumu no šīs direktīvas un pienācīgi ņemot vērā iedzīvotāju blīvumu, ģeogrāfiskos vai dabiskos ierobežojumus, tirgus apstākļus un tirdzniecības un kravu plūsmas, ilgtermiņa mērķim vajadzētu būt vidēji vismaz vienam piemērotam kombinēto pārvadājumu pārkraušanas terminālim ne tālāk kā 150 km no jebkura pārvadājumu sākumpunkta Savienībā. Koordinācija starp dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā ar Komisiju sekmētu šā mērķa sasniegšanu.

- (13.b) Jo īpaši, ja termināli atbalsta no publiskiem līdzekļiem, šķiet svarīgi, lai atvērta piekļuve bez diskriminācijas tiktu piešķirta visiem kombinēto pārvadājumu lietotājiem, vismaz uz noteiktu laiku. Piecus gadus ilgs minimālais laikposms šķiet atbilstīgs, jo, šis noteikums ir ietverts, piemēram, līgumos par termināļu līdzfinansēšanu saskaņā ar ESI fondu programmu ⁵. Tomēr citos līgumos, programmās un/vai dalībvalstīs var būt paredzēts ilgāks laikposms. Pasākumi, ar kuriem dokumentē šādu atvērtu, nediskriminējošu piekļuvi (piemēram, informācijas publicēšana par termināļa pakalpojumu maksām) varētu sekmēt intermodālo pārvadājumu turpmāku veicināšanu un līdz ar to atvasinātu modālo pāreju.
- (14) Dalībvalstis var īstenot papildu ekonomiskā atbalsta pasākumus papildus jau esošajiem, vēršot tos uz dažādiem kombinētā pārvadājuma posmiem un elementiem. Šādi pasākumi var, neskarot Direktīvas 2012/34/ES 29.–37. pantu, ietvert, piemēram, dažu nodokļu, maksu par piekļuvi infrastruktūrai, maksu par ārējām izmaksām, maksu par satiksmes sastrēgumiem vai citu transporta maksu samazināšanu, tiešas subsīdijas par intermodālu kravas vienību transportu, izmantojot kombinētos pārvadājumus, daļēji atmaksātus pārkraušanas izdevumus, atbrīvojumu no satiksmes aizliegumiem, atbalstu ieguldījumiem kombinēto pārvadājumu digitālos risinājumos.
- (15) Pasākumi kombinēto pārvadājumu atbalstam jāīsteno saskaņā ar Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD) ietvertajiem noteikumiem par valsts atbalstu. Turklāt, ņemot vērā to, cik svarīgs ir šāds atbalsts kombinēto pārvadājumu attīstībai, Komisijai būtu jāizvērtē iespēja izstrādāt kritērijus dažu veidu atbalsta kombinētajiem pārvadājumiem saderībai ar iekšējo tirgu, ņemot vērā gūto pieredzi.
- (16) [...] (*pārcelts uz 13.a apsvērumu*)
- (17) Atbalsta pasākumi dalībvalstīm būtu regulāri jāpārskata, lai nodrošinātu to efektivitāti un lietderību.

⁵ Kā paredzēts Regulā (ES) 1303/2013, īpaši tās 71. pantā.

- (18) Šīs direktīvas nolūkos nevajadzētu būt atšķirībai starp kombinētiem komercpārvadājumiem un kombinētiem pašpārvadājumiem.
- (19) Lai risinātu Savienības transporta un jo īpaši kombinēto pārvadājumu tirgus attīstības jautājumus un varētu veikt tās novērtējumu, Savienības līmenī, kā arī dalībvalstīm būtu jāvēl attiecīgi, salīdzināmi un ticami dati un informācija un regulāri jāziņo Komisijai. Komisijai būtu ik pēc pieciem gadiem jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs direktīvas piemērošanu. Ja tie ir pieejami un lai izvairītos no darba dublēšanās un administratīvā sloga, minētajā nolūkā būtu atkal jāizmanto attiecīgi ar kombinētajiem pārvadājumiem saistīti dati un informācija no esošiem avotiem, piemēram, *EUROSTAT* vai valstu statistikas datubāzēm.
- (19.a) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus, ar ko sekmēt dalībvalstīm prasīto ziņojumu iesniegšanu, Komisijai būtu jāpieņem pamatnostādnes dalībvalstīm, kurās aprakstītu 5. panta 1. punktā minētās informācijas par kombinētajiem pārvadājumiem apkopošanas un izklāsta metodes.
- (20) Pārredzamība ir svarīga visām kombinētajos pārvadājumos iesaistītajām ieinteresētajām personām. Lai atbalstītu šādu pārredzamību, ir svarīgi nodrošināt, ka visi attiecīgie noteikumi, pasākumi un kontaktinformācija tiek publicēti viegli pieejamā veidā.
- (21) [...]
- (22) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus – vairāk veicināt pāreju no autoceļu pārvadājumiem uz videi draudzīgākiem transporta veidiem un tādējādi samazināt Savienības transporta sistēmas negatīvo ietekmi – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet kombinēto kravu pārvadājumu galvenokārt pārrobežu rakstura un savstarpēji savienotās infrastruktūras dēļ, kā arī to problēmu dēļ, kuras paredz risināt ar šo direktīvu, to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (23) Tādēļ Direktīva 92/106/EEK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 92/106/EEK groza šādi:

1) virsrakstu aizstāj ar šādu:

"Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu starptautiskajiem kombinētajiem kravu pārvadājumiem";

jauns 1.a pants:

Šīs direktīvas mērķis ir sekmēt gaisa piesārņojuma, siltumnīcefekta gāzu emisiju, ceļu satiksmes negadījumu, trokšņa un sastrēgumu samazināšanu, veicinot kombinēto pārvadājumu attīstību, un rosināt kravas pārvadājumu modālo pāreju no autopārvadājumiem uz citiem pārvadājumu veidiem, piemēram, uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem un jūru, uzlabojot kombinēto pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar kravu autopārvadājumiem.

2) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

"1. pants

1. Šī direktīva attiecas uz starptautiskiem kombinētajiem pārvadājumiem.
2. Šīs direktīvas nolūkā "starptautisks kombinēts pārvadājums" nozīmē intermodālu kravas vienību (piekrautu vai tukšu) pārvadāšanu, izmantojot transporta operāciju starp dalībvalstīm vai starp dalībvalstīm un trešo valsti, un kuras maršruts sākotnējā vai pēdējā autoceļa posmā vai abos sastāv no autoceļiem, kā arī no viena vai vairākiem tādiem posmiem, kas nav autoceļš, bet izmanto dzelzceļu, iekšējos ūdensceļus vai jūras transportu:

Ar intermodālām kravas vienībām saprot:

- a) piekabē vai puspiekabē, bez vilces vienības, noņemamās virsbūves vai konteineru, kas identificēti saskaņā ar režīmu, kurš izveidots atbilstoši starptautiskajiem standartiem ISO 6346 un EN 13044, kur nepavadīta intermodāla kravas vienība tiek pārkrauta starp dažādiem transporta veidiem; vai
- b) auto transportlīdzekli (kravas automobilis ar piekabi vai bez tās vai puspiekabe ar vilces vienību), vai ar ceļi neapstrādājamas puspiekabes, ko posmā, kas nav autoceļš, ved pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai izmantojot jūras transportu.

2.a Šo direktīvu piemēro vienīgi tiem kombinētajiem pārvadājumiem, kuros vismaz viens no tādiem posmiem, kas nav autoceļš, ir līdzvērtīga dzīvotspējīga alternatīva autoceļam, un tādējādi kopējā operācija sekmē modālo pāreju Savienībā.

3. Katrs 2. punktā minētais autoceļa posms nepārsniedz 150 km taisnā līnijā;

Minētais autoceļa posma garuma ierobežojums attiecas uz kopējo katra autoceļa posma garumu, neatkarīgi no jebkādiem iekraušanas braucieniem pa vidu sākotnējā posmā un piegādēm maršruta pēdējā posmā. Tukšo kravas vienību pārvadājumu pirms sākotnējā vai pēc pēdējā autoceļa posma (piemēram, no konteineru novietnes vai uz to) neuzskata par kombinētā pārvadājuma daļu.

3.a Ja 150 km rādiusā taisnā līnijā nav iespējams atrast autoceļu / dzelzceļa termināli, kas ir piemērots pārkraušanas iekārtu un/vai termināļa jaudas ziņā, šo autoceļa posma garumu kombinētajiem pārvadājumiem var pārsniegt, lai sasniegtu ģeogrāfiski vistuvāko piemēroto transporta termināli, kuram ir vajadzīgā operacionālā pārkraušanas jauda saskaņā ar dalībvalstu paredzētajiem noteikumiem. Šajā nolūkā dalībvalstis konstatē, vai vajadzīgā operacionālā pārkraušanas jauda nav pieejama, un identificē piemērotas alternatīvas. Dalībvalstis publicē minētos noteikumus.

3.b Dalībvalsts var nolemt nepiemērot atbalsta pasākumus, kuri paredzēti šīs direktīvas 6. pantā, autoceļa posmam, kas šķērso tās teritoriju, neiekraujot vai neizkraujot kravu.

4. Ja kombinētais pārvadājums sākas un/vai beidzas ārpus Savienības, šo direktīvu piemēro pārvadājuma daļai Savienībā, ja:
- a) tā pārvadājuma daļa, kura notiek Savienībā, atbilst prasībām, kas noteiktas 2., 2.a un 3., 3.a un 3.b punktā, un
 - b) posms, kas nav autoceļš un kas šķērso Savienības robežu, ir vismaz 100 km garš Savienībā."
- 3) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

"3. pants

1. Dalībvalstis nodrošina, ka autoceļu pārvadājumus uzskata par tādu kombinēto pārvadājumu daļu, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma, tikai gadījumā, ja pārvadātājs, kas veic attiecīgo autoceļu pārvadājumu, var nepārprotami pierādīt, ka šāds pārvadājums pa autoceļu ir kombinētā pārvadājuma autoceļa posms.
2. Šā panta 1. punktā minētajā pierādījumā iekļauj šādu informāciju:
 - a) nosūtītāja vai operatora, kurš organizē kombinēto pārvadājumu nosūtītāja vārdā, vārds/nosaukums, adrese un kontaktinformācija;
 - b) pārvadātās intermodālās kravas vienības identifikācija, vai – gadījumā, ja auto transportlīdzeklis tiek pārvadāts posmā, kas nav autoceļš, šā auto transportlīdzekļa identifikācija;
 - ba) saņēmēja vārds/nosaukums, adrese un kontaktinformācija;
 - c) kombinētā pārvadājuma maršruts:
 - vietas, kur katrs no dažādajiem kombinētā pārvadājuma posmiem Savienībā sākas un beidzas, un attiecīgie datumi;
 - šādi attālumi:
 - i) attālums tiešā līnijā katram autoceļa posmam Savienībā;
 - ii) [...];

iii) kombinētajiem pārvadājumiem, uz kuriem attiecas 1.4 panta b) punkts, posma, kas nav autoceļa posms, Savienībā attālums

- Autoceļa posms var pārsniegt 150 km vienīgi saskaņā ar 1. panta 3.a punktā minētajiem attiecīgajiem dalībvalstu noteikumiem un ievērojot tos ;
- Sākotnējā autoceļa posma gadījumā apstiprinājums no pirmā/turpmākā pārkraušanas termināļa ar nolūku pierādīt, ka identificētā intermodālā kravas vienība tiks pārkrauta starp transporta veidiem, tostarp vieta un datums, vai apstiprinājums no attiecīgā(-ajiem) posma, kas nav autoceļa posms, operatora(-iem) par to, ka tas (tie) šā kombinētā pārvadājuma ietvaros pārvadās identificēto intermodālā kravas vienību vai auto transportlīdzekli, tostarp iekraušanas vieta un datums;
- pēdējā autoceļa posma gadījumā apstiprinājums no pēdējā pārkraušanas termināļa ar nolūku pierādīt, ka identificētā intermodālā kravas vienība tika pārkrauta starp transporta veidiem, tostarp vieta un datums, vai apstiprinājums no attiecīgā(-ajiem) posma, kas nav autoceļa posms, operatora(-iem) par to, ka tas (tie) šā kombinētā pārvadājuma ietvaros ir pārvadājis identificēto intermodālā kravas vienību vai auto transportlīdzekli, tostarp iekraušanas vieta un datums;

2.a Jebkādu šā panta 1. punktā minēto pierādījumu pienācīgi apstiprina.

3. Var izmantot pastāvošus pierādījumus vai dokumentus, ja ir sniegta visa saskaņā ar 3. panta 2. punktu prasītā informācija. Tādā gadījumā nav jāpieprasa nekāds papildu pierādījums vai dokuments, lai pierādītu, ka pārvadātājs veic kombinētu pārvadājumu.

4. Pierādījumus, kas minēti 1. punktā, iesniedz pēc tās dalībvalsts, kurā veic pārbaudi, pilnvarotā inspektora pieprasījuma. Tie ir attiecīgās dalībvalsts valodā vai angliiski.

- 4.a Gadījumā, ja notiek pārbaudes uz ceļiem, vadītājam atļauts sazināties ar uzņēmuma vadību, transporta pārvaldnieku, nosūtītāju vai operatoru, kurš organizē kombinēto pārvadājumu nosūtītāja vārdā, vai jebkuru citu personu vai struktūru, kas var viņu atbalstīt, sniedzot 2. punktā minēto informāciju. Šo informāciju sniedz laikā, kamēr notiek pārbaude uz ceļa ⁶.
5. Šādus pierādījumus var sniegt elektroniski, izmantojot pārskatāmu strukturētu formātu, kuru var izmantot tieši glabāšanai un apstrādei datorā.
6. Gadījumā, ja notiek pārbaudes uz ceļiem, pārvadājuma neatbilstība iesniegtajiem pierādījumiem, jo īpaši attiecībā uz maršruta informāciju, kas minēta 2. punkta c) apakšpunktā, ir atļauta, ja tā ir pienācīgi pamatota, gadījumā, ja ārkārtas un neparedzēti apstākļi liek pārvadātājam(-iem) veikt kombinētā pārvadājuma izmaiņas. Lai sniegtu prasītos pierādījumus, vadītājam atļauts sazināties ar uzņēmuma vadību, transporta pārvaldnieku, nosūtītāju vai operatoru, kurš organizē kombinēto pārvadājumu nosūtītāja vārdā, vai jebkuru citu personu vai struktūru, kas var sniegt papildu pamatojumu neatbilstībai starp iesniegtajiem pierādījumiem un patieso pārvadājumu.";
- 4) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

"4. pants

1. Visiem pārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī un atbilst nosacījumiem, kas attiecināmi uz piekļuvi profesijai un piekļuvi preču pārvadāšanas tirgum, ir tiesības starptautiska kombinētā pārvadājuma ietvaros veikt sākotnējos un/vai pēdējos autoceļa posmus.

⁶ Pieskaņojoties Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. panta 4.a punktam.

2. Atkāpjoties no pirmās daļas, dalībvalstis, ja tas nepieciešams, lai izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas, veicot neierobežotus un nepārtrauktus pakalpojumus sākotnējam vai pēdējam autoceļa posmam uzņēmējā dalībvalstī, var paredzēt, ka pēdējā šāda autoceļa posma izkraušana notiek noteiktā laikposmā pēc tam, kad transportlīdzeklis ir iebraucis uzņēmējā dalībvalstī. Laikposms nav īsāks par 5 dienām. Dalībvalsts, kura ir izmantojusi šo iespēju, arī nosaka laikposmu, kas seko pārvadātāja ar šādiem autoceļu posmiem saistītu pārvadājumu beigām, kura laikā tas pats transportlīdzeklis vai – sakabināta transportlīdzekļa gadījumā – tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli nevar izmantot minētajā uzņēmējā dalībvalstī šādiem sākotnējiem un/vai pēdējiem autoceļa posmiem vai kabotāžas pārvadājumiem, kā definēts Regulas (EK) Nr. 1072/2009. Šis laikposms nepārsniedz 5 dienas.
3. Dalībvalstis, kas izmanto 2. punktā paredzēto izņēmumu, papildus tam, kas paredzēts 3. pantā, nodrošina, ka autoceļu pārvadājumus uzskata par tādu kombinēto pārvadājumu daļu, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma, tikai gadījumā, ja pārvadātājs, kas veic attiecīgo autoceļu pārvadājumu, var nepārprotami pierādīt, ka šāds pārvadājums pa autoceļu ir kombinētā pārvadājuma autoceļa posms.
4. Dalībvalstis, kas izmanto 2. punktā paredzēto izņēmumu, par to paziņo Komisijai pirms attiecīgo valsts pasākumu piemērošanas. Šos noteikumus tās pārskata vismaz reizi piecos gados un par pārskatīšanu ziņo Komisijai. Šos noteikumus, arī attiecīgo laikposmu ilgumu, tās pārskatāmā veidā dara publiski pieejamus.";

(5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"5. pants

1. Dalībvalstis līdz [xx/xx/xxxx – 18 mēneši pēc direktīvas transponēšanas] un pēc tam ik pēc [pieciem] gadiem vispirms iesniedz Komisijai ziņojumu, kurā sniedz informāciju, kas attiecas uz to teritorijā veiktiem kombinētajiem pārvadājumiem, kuri ietilpst šīs direktīvas darbības jomā. Ziņojumā iekļauj informāciju un statistikas datus, ja tādi pieejami, konkrēti attiecībā uz galvenajiem valsts un pārrobežu transporta tīkla koridoriem, ko izmanto kombinētajiem pārvadājumiem, pārvadāto transportlīdzekļu (autovilcienu skaitot kā vienu transportlīdzekli), noņemamo virsbūvju un konteineru skaitu, pārvadātajām tonnām, to pārkraušanas termināļu sarakstu, kuri apkalpo kombinētos pārvadājumus, un pārskatu par visiem valsts atbalsta pasākumiem, kuri tiek piemēroti vai ir paredzēti.
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];;
 - d) [...].
2. Komisija pieņem pamatnostādnes dalībvalstīm, kurās apraksta 1. punktā minētās informācijas par kombinētajiem pārvadājumiem apkopošanas un izklāsta metodes.
3. Pamatojoties uz valstu ekspertu analīzi un Savienības līmenī pastāvošajiem datiem, vispirms līdz [xx/xx/xxx – 9 mēnešus pēc dalībvalsts ziņojuma iesniegšanas termiņa] un vēlāk ik pēc [pieciem] gadiem Komisija sastāda un iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par:
 - a) kombinēto pārvadājumu ekonomisko attīstību;
 - b) [...].

- c) [...],
- d) iespējamiem turpmākiem pasākumiem, tostarp kombinēto pārvadājumu definīcijas, kas dota 1. pantā, pārskatīšanu un 6. pantā dotā pasākumu saraksta pieņemšanu.";

[6. pants]

- (6) Direktīvas 6. pantā pievieno šādu 4., 5., 6., 7. un 8. punktu:
- 4. "Dalībvalstis var veikt pasākumus, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi atbalstīt investīcijas pārkraušanas termināļos attiecībā uz:
 - a) šādu kombinēto pārvadājumu pārkraušanas termināļu būvi un vajadzības gadījumā paplašināšanu;
 - b) darbības efektivitātes paaugstināšanu esošajos termināļos.
- 4.a Dalībvalstis nodrošina, ka atbalstītās pārkraušanas vietas bez diskriminācijas ir pieejamas visiem pārvadātājiem vismaz 5 gadus vai ilgāk vajadzības gadījumā un/vai ja to paredz dalībvalsts un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem. Dalībvalstis var noteikt papildu nosacījumus atbalsta saņemšanai.
- 5. Dalībvalstis var īstenot papildu pasākumus, lai uzlabotu kombinēto pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar līdzvērtīgiem pārvadājumiem pa autoceļiem.

Šādi pasākumi, neskarot direktīvas 2012/34/ES 29.–37. pantu, var attiekties uz jebkuriem kombinētajiem pārvadājumiem vai to daļām, piemēram, pārvadājumu pa autoceļu vai posmu, kas nav autoceļš, uz izmantoto transportlīdzekli vai intermodālo kravas vienību vai pārkraušanu.
- 6. Dalībvalstis nekavējoties ziņo Komisijai par to atbalsta pasākumu tekstu, kas veikti saskaņā ar šo pantu.

7. Dalībvalstis laiku pa laikam izvērtē kombinēto pārvadājumu tirgus vajadzības un, ja vajadzīgs, pielāgo kombinēto pārvadājumu atbalsta pasākumus.
8. [...]
- (8.a) Komisija izvērtē iespēju izstrādāt darbības kritērijus dažu veidu atbalsta kombinētajiem pārvadājumiem saderībai ar iekšējo tirgu, ņemot vērā gūto pieredzi.";
- (7) direktīvas 7. un 9. pantu svīturo.
- (8) direktīvā iekļauj šādu pantu:

"9.a pants

1. [...]
2. [...]
3. Dalībvalstis viegli pieejamā veidā un bez maksas publicē atbilstīgu informāciju šīs direktīvas piemērošanas nolūkā, tostarp par ekonomikas dalībniekiem pieejamo atbalstu un kontaktpunktiem attiecīgajās valsts iestādēs. Dalībvalstis paziņo Komisijai to, kur šī informācija ir publicēta, kā arī attiecīgo valsts iestāžu kontaktinformāciju un dažādos uzdevumus.
4. Eiropas Komisija publicē un pastāvīgi atjaunina attiecīgo valsts iestāžu kontaktpunktu sarakstu un sarakstu ar dalībvalstu īstenošanas pasākumiem dalībvalstīs, kas tai paziņoti, tostarp tos, kas minēti 1. panta 3.a un 3.b punktā";

(9) direktīvā iekļauj šādu pantu:

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā XXXXXX [divus gadus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā]. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Tajos ietver arī paziņojumu, ka atsauces esošajos normatīvos un administratīvos aktos uz direktīvu, kas atcelta ar šo direktīvu, uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce un kā formulējams minētais paziņojums.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*