



Briuselis, 2024 m. gegužės 31 d.
(OR. en)

10275/24

Tarpinstitucinė byla:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Nuolatinį atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 6370/7/24 REV 7
Komisijos dok. Nr.: 15200/23 + ADD 1

Dalykas: Pasirengimas 2024 m. birželio 18 d. įvyksiančiam Tarybos (transportas,
telekomunikacijos ir energetika) posėdžiui
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl
įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos
direktyva 92/106/EEB ir dėl sutaupytų išorės sąnaudų apskaičiavimo bei
agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir
Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056
– Pažangos ataskaita

I. IVADAS

- 2023 m. lapkričio 7 d. Komisija pateikė pirmiau nurodytą pasiūlymą (toliau – Mišriojo vežimo direktyva) Europos Parlamentui ir Tarybai.
- Pasiūlymu užbaigiamas 2023 m. liepos mėn. pagal Darnaus ir išmanaus judumo strategiją priimtas Krovininio transporto žalinimo dokumentų rinkinys, kuriuo siekiama pagerinti krovininio transporto veiklos rezultatus ir padėti iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą.
- Į šį dokumentų rinkinį taip pat įtrauktas pasiūlymas iš dalies pakeisti Direktyvą dėl tam tikrų kelių transporto priemonių masės ir matmenų, pasiūlymas dėl Reglamento dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos („CountEmissions EU“) ir pasiūlymas dėl Reglamento dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje.

4. Mišriojo vežimo direktyvoje siūloma iš dalies pakeisti šiuo metu galiojančią direktyvą¹, siekiant toliau skatinti pereiti nuo krovinių vežimo keliais prie labiau aplinką tausojančių transporto rūšių, pvz., geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos, siekiant sumažinti Sąjungos transporto sistemos išorės sąnaudas.
5. Siekiant šio tikslo, pasiūlymu sukuriamą bendrą sistemą, skirtą įvairiarūšio vežimo operacijų, visiškai arba iš dalies vykdomų Sąjungos teritorijoje, naudojimui remti. Svarbiausia, juo nustatomos specialios paskatos mišriojo vežimo, kuris apibrėžiamas kaip įvairiarūšio vežimo dalis, kurioje iki tam tikro lygio sumažinamos išorės sąnaudos, konkurencingumui didinti.
6. Mišriojo vežimo direktyvoje taip pat siūloma iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos² (toliau – eFTI), kad eFTI platformos galėtų apskaičiuoti išorės sąnaudas ir rengti agreguotuosius duomenis siekiant vykdyti geresnę stebėseną, taip pakeičiant popierinius dokumentus.
7. Šis pasiūlymas yra trečias mėginimas iš dalies pakeisti 1992 m. direktyvą, kuri laikoma pasenusia ir manoma, kad jos taikymo sritis yra ribota. Komisijos pasiūlymai dėl šio teisės akto peržiūros 1998 m. ir 2017 m. vėliau buvo atsiimti.

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

8. Atsakingu komitetu Europos Parlamentas paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN). 2023 m. gruodžio 5 d. TRAN komitetas pranešėju paskyrė Massimiliano Salini (PPE, IT).
9. 2024 m. kovo 1 d. TRAN komitetas paskelbė darbo dokumentą³, kuriame pateiktos pranešėjo rekomendacijos.

TRAN komiteto pranešimo projektas bus pateiktas per naująją Parlamento kadenciją.

¹ 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. 38–42*).

² 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (*OL L 249, 2020 7 31, p. 33–48*).

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_LT.pdf

10. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priėmė 2024 m. vasario 14 d. 585-ojoje plenarinėje sesijoje. Regionų komitetas nuomonę priėmė 2024 m. sausio 31 d.– vasario 1 d. 159-ojoje plenarinėje sesijoje.

III. DARBAS TARYBOJE

11. Komisija pristatė pasiūlymą ir jo poveikio vertinimą Transporto darbo grupės (įvairiarūšio vežimo klausimai ir tinklai) 2023 m. lapkričio 19 d. posėdyje, pirmininkaujant Ispanijai.
12. Pasiūlymas pradėtas nuodugnai nagrinėti pirmininkaujant Belgijai. 2024 m. sausio 12 d.– gegužės 31 d. darbo grupė surengė vienuolika diskusijų ir remiantis jų rezultatais buvo parengti septyni kompromisiniai tekstai. Diskusijų pradžioje, kelioms valstybėms narėms iškėlus klausimų, Komisija patikslino šio pasiūlymo ir Direktyvos dėl tam tikrų transporto priemonių masės ir matmenų siūlomos peržiūros papildomumą.

Mišriojo vežimo apibrėžtis (1c straipsnis)

– *Išorės sąnaudų sumažinimas 40 %*

Dauguma klausimų ir pastabų buvo susiję su naujai pasiūlyta mišriojo vežimo apibrėžtimi, kuri akivaizdžiai nukrypsta nuo dabartinių taisyklių. Kad įvairiarūšio vežimo operacija būtų laikoma mišriuoju vežimu (taigi, jai galėtų būti taikomos specialios paramos priemonės), jos išorės sąnaudos (išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, oro tarša, sužalojimų ir žūties atvejai, triukšmas ir spūstys) turi būti bent 40 % mažesnės nei alternatyvus vežimas vien automobilių keliais. Numatoma, kad išorės sąnaudų apskaičiavimo metodika bus nustatyta įgyvendinimo aktu, naudojant būsimos atnaujintos redakcijos Išorės sąnaudų transporto sektoriuje apskaičiavimo vadove⁴ nurodytas vieneto vertes.

⁴ Europos Komisija, Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Kai kurios delegacijos pritarė naujam požiūriui, tačiau kitos abejojo dėl 40 % dalies loginio pagrindo, taip pat dėl to, kad išorės sąnaudų vertės nėra diferencijuotos pagal nacionalinę geografinę padėtį, ir dėl įgyvendinimo akto naudojimo. Daugelio delegacijų nuomone, apibrėžtis yra pernelyg sudėtinga ir neskaidri. Kelios valstybės narės bendrai, kaip atskaitos tašką, pasiūlė grįžti prie 2018 m. Tarybos bendro požiūrio⁵ tekste pateiktos atstumu grindžiamos apibrėžties.

– *Nauja supaprastinta metodika*

Reaguodama į raginimus užtikrinti aiškumą ir skaidrumą, pirmininkaujanti valstybė narė, remdamasi vienos delegacijos pasiūlymu, parengė naują supaprastintą skaičiavimo metodą ir pasiūlė jį įtraukti kaip pagrindinio akto priedą. Ši formulė pagrįsta atstumu tarp skirtingų įvairiarūšio vežimo operacijos atkarpų ir dvimodžiu santykiu tarp vežimo automobilių keliais išorės sąnaudų ir kiekvienos ne automobilių kelių transporto rūšies (geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos) išorės sąnaudų. Pasiūlyme išlaikyta 40 % sumažintų išorės sąnaudų riba.

Daugelis delegacijų palankiai įvertino pastangas rasti supaprastintą ir aiškų skaičiavimo būdą, tačiau pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymui pritarta nepakankamu mastu: visų pirma nepritarė tos delegacijos, kurios pasiūlė grįžti prie 2018 m. Tarybos bendro požiūrio tekste pateiktos apibrėžties.

– *Vežimo ne automobilių keliais einančiomis atkarpomis ir automobilių kelių atkarpomis santykis*

Atsižvelgdama į darbo grupėje pateiktas pastabas, pirmininkaujanti valstybė narė po to daug dėmesio skyrė naujam visiškai atstumu pagrįstam sprendimui, išreikštam kaip ne automobilių kelių atkarpų ir automobilių kelių atkarpų ilgio santykis, neapskaičiuojant išorės sąnaudų, tačiau netiesiogiai jas sutaupant dėl to, kad naudojamos ne automobilių keliais einančios atkarpos. Siūlomame pakeitime teigiama, kad vykdant mišriojo vežimo operaciją bent 50 % viso atstumo kroviniai turi būti vežami ne automobilių keliais.

Kai kurios delegacijos laikėsi nuomonės, kad naujoji apibrėžtis yra žingsnis tinkama linkme, tačiau kitos pareiškė susirūpinimą dėl to, kad ji gali nulemti labai ilgą vežimo automobilių keliais atkarpas.

⁵ Dok. ST 15147/18.

Kadangi sąlygą, kuria apibrėžiamas mišrusis vežimas, buvo pasiūlyta pakeisti – vietoj sumažintų išorės sąnaudų ribos nustatymo, sąlyga, kad bent 50 % vežimo operacijų būtų vykdoma ne automobilių kelių atkarpa (-omis), – į kompromisinio teksto 1c straipsnio 2 dalies b punktą ir 1b straipsnio 8 dalį įtraukta nauja nuostata dėl salų ir salų valstybių narių, kad į direktyvos taikymo sritį būtų įtrauktos krovinių vežimo jungtys tarp salų bei salų valstybių narių ir žemyno. Šią nuostatą pirmininkaujanti valstybė narė įtraukė atitinkamų valstybių narių prašymu.

Darbo grupė išnagrinėjo įvairias galimybes nuosekliai ir veiksmingai apibrėžti mišrųjį vežimą ir reikės toliau dirbti, kad būtų užtikrinta pakankama delegacijų parama.

eFTI platformos (iš dalies pakeistas 3 straipsnis)

Komisijos pasiūlyme numatyta, kad mišriojo vežimo paslaugų organizatoriai duomenis eFTI platformose turi užregistruoti iki vežimo operacijos pradžios. Remdamosi tais duomenimis, eFTI platformos atliks būtinus skaičiavimus atitikčiai įrodyti ir taip nustatys, ar įvairiarūšio vežimo operacijai gali būti taikomos mišriajam vežimui skirtos priemonės.

eFTI reglamentu valstybių narių kompetentingos institucijos įpareigojamos priimti ekonominės veiklos vykdytojų elektroniniu būdu pateiktą reglamentavimo informaciją (5 straipsnis). Tačiau ekonominės veiklos vykdytojų pareiga kompetentingoms institucijoms elektroniniu būdu teikti reglamentavimo informaciją numatyta kaip galima iniciatyva po eFTI reglamento peržiūros ne vėliau kaip 2029 m. vasario 21 d. (reglamento 16 straipsnis).

Diskusijų darbo grupėje metu kai kurios delegacijos pritarė tam, kad eFTI platformos būtų naudojamos laikantis Sąjungos krovinio transporto skaitmenizacijos tikslų.

Vis dėlto dauguma delegacijų pareiškė susirūpinimą dėl to, kad platformos dar neveikia, ir prieštaravo nuostatai, pagal kurią mišriojo vežimo operatoriams jas iš esmės taptų privaloma naudoti.

Reaguodama į valstybių narių pareikštą susirūpinimą, pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė įtraukti peržiūros nuostatą ir atidėti šios nuostatos taikymą.

Reikės toliau dirbti siekiant apibrėžti eFTI platformų naudojimą, visų pirma kiek tai susiję su direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę ir eFTI platformų įgyvendinimo bei taikymo koreliacija.

Nacionalinės strategijos pagrindai (3a straipsnis)

3a straipsniu nustatoma valstybių narių pareiga priimti, paskelbti, įgyvendinti ir vertinti įvairiarūšiam vežimui ir visų pirma mišriojo vežimo operacijoms remti skirtus nacionalinės strategijos pagrindus. Juo taip pat nustatomas tikslas bendras mišriojo vežimo operacijų sąnaudas jų teritorijoje iš viso sumažinti bent 10 %. Priede pateikiamas nebaigtinis orientacinis paramos priemonių sąrašas.

Daugelis delegacijų prieštaravo privalomam nacionalinės strategijos pagrindų pobūdžiui ir abejojo dėl susijusio tikslo iš viso 10 % sumažinti mišriojo vežimo operacijų sąnaudas.

Pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste nacionalinės strategijos pagrindams taikomi reikalavimai pakoreguoti, o nacionalinių strategijos pagrindų priėmimas atidedamas: vietoj 24 mėnesių – 36 mėnesiai po direktyvos įsigaliojimo. Laikotarpis, per kurį siekiama įgyvendinti 10 % tikslą, buvo pratęstas nuo 7 metų ir 6 mėnesių iki 8 metų po direktyvos įsigaliojimo.

Be to, įtraukta 5a dalis, pagal kurią valstybės narės gali nuspręsti netaikyti paramos priemonių automobilių keliu einančiai atkarpai, kuria kroviniai per jų teritoriją vežami tranzitu, jų nepakraunant ir neiškraunant.

Vairavimo savaitgalį, naktį ir šventinę dieną draudimo netaikymas (9a straipsnis)

Pasiūlymu nustatoma nauja nacionalinio draudimo vairuoti ES masto reguliavimo išimtis, taikytina transporto priemonėms, vykdančioms mišriojo vežimo operacijas vežimo automobilių keliais atkarpose. Diskusijos darbo grupėje parodė, kad delegacijos labai nesutaria šiuo klausimu ir reikia toliau dirbti.

Kiti siūlomi pakeitimai

Septyniuose kompromisiniuose tekstuose pirmininkaujanti valstybė narė, atsižvelgdama į delegacijų pastabas, padarė įvairių kitų Komisijos pasiūlymo pakeitimų. Tai, be kita ko, šie pakeitimai:

- *Direktyvos pavadinimas buvo iš dalies pakeistas siekiant patikslinti, kad įvairiarūšio vežimo rėmimo sistema apima specialias mišriajam krovinių vežimui taikytinas priemones.*

- *I 1b straipsnio 14 punktą įtraukta transporto paslaugų organizatoriaus apibrėžtis.*
- *Numatyta, kad reikalavimas identifikuoti ISO įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus būtų netaikomas kelių transporto priemonėms arba kranu kelti nepritaikytiems vienetams, vežamiems geležinkeliu, vidaus vandenų keliais ar jūra ne automobilių keliuose esančiame kelionės segmentu.*
- *Palikta pirminė 1992 m. direktyvos 2 straipsnio formuluo­­tė, nes Komisijos pasiūlyme ją reformulavus kilo per daug klausimų dėl aiškinimo.*
- *Iš dalies pakeistoje 3 straipsnio 4 dalyje patikslintas reikalavimų laikymosi įrodymas.*
- *Siekiant atsižvelgti į 50 % mažiausios ne automobilių keliu einančios atkarpos (-ų) dalies apskaičiavimą, įtraukti pakeisti siūlomi eFTI reglamento pakeitimai.*
- *Kelių valstybių narių prašymu atnaujintas 6 straipsnio 3 dalyje pateiktas mokesčių sąrašas.*
- *9 straipsnyje pateiktos nuorodos buvo atnaujintos, tačiau palikta pirminė formuluo­­tė, nes dėl naujai siūlomo reformulavimo kilo per daug klausimų dėl aiškinimo.*
- *II priede pateiktas nebaigtinis orientacinis paramos priemonių sąrašas buvo šiek tiek papildytas.*
- *Kaip III priedas įtrauktas išsamus terminalams taikomų skaidrumo reikalavimų sąrašas, taip panaikinant Komisijai šiuo klausimu deleguotus įgyvendinimo įgaliojimus.*
- *I 6 konstatuojamąją dalį įtrauktos perkrovimo vietos.*

IV. IŠVADA

13. Nuolatinis atstovų komitetas, atsižvelgdamas į 2024 m. birželio 5 d. savo posėdžio rezultatus, prašo Tarybos susipažinti su ataskaita, kad būtų galima daryti tolesnę pažangą rengiant Mišriojo vežimo direktyvą.