



Briselē, 2024. gada 31. maijā
(OR. en)

10275/24

Starpiestāžu lieta:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Iepri. dok. Nr.:	6370/7/24 REV 7
K-jas dok. Nr.:	15200/23 + ADD 1
Temats:	Gatavošanās <u>Transporta</u> , telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2024. gada 18. jūnija sanāksmei Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko Padomes Direktīvu 92/106/EEK groza attiecībā uz intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 groza attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu ģenerēšanu – progresa ziņojums

I. IEVADS

1. Komisija 2023. gada 7. novembrī iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei minēto priekšlikumu (turpmāk – “Kombinēto pārvadājumu direktīva”).
2. Priekšlikums papildina kravu pārvadājumu zaļināšanas tiesību aktu kopumu, kas pieņemts 2023. gada jūlijā saistībā ar Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, lai uzlabotu kravu pārvadājumu sniegumu un palīdzētu līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitātes mērķi.
3. Tiesību aktu kopumā ir iekļauts arī priekšlikums grozīt Direktīvu par noteiktu transportlīdzekļu svaru un gabarītiem, priekšlikums Regulai par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti (“*CountEmissions EU*”) un priekšlikums Regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā.

4. Kombinēto pārvadājumu direktīvā ir ierosināts grozīt pašlaik spēkā esošo direktīvu ¹ ar mērķi plašāk sekmēt kravu pārvadājumu pārvirzi no autotransporta uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu, lai samazinātu Savienības transporta sistēmas ārējās izmaksas.
5. Lai sasniegtu šo mērķi, ar priekšlikumu izveido vispārēju atbalsta satvaru intermodālajiem pārvadājumiem, kurus pilnībā vai daļēji veic Savienības teritorijā. Vissvarīgākais ir tas, ka tajā ir paredzēti īpaši stimuli kombinēto pārvadājumu konkurētspējas palielināšanai, kas definēti kā intermodālo pārvadājumu apakšgrupa un kas ietaupa zināmu daudzumu ārējo izmaksu.
6. Kombinēto pārvadājumu direktīvā ir arī ierosināts grozīt Regulu (ES) 2020/1056 par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju ² (turpmāk – “*eFTI*”), lai *eFTI* platformas varētu aprēķināt ārējās izmaksas un ģenerēt apkopotus datus labākai uzraudzībai, tādējādi aizstājot papīra dokumentus.
7. Priekšlikums ir trešais mēģinājums grozīt 1992. gada direktīvu, kas tiek uzskatīta par novecojušu un ar ierobežotu darbības jomu. Komisijas priekšlikumi par tiesību akta pārskatīšanu 1998. un 2017. gadā pēc tam tika atsaukti.

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

8. Eiropas Parlaments par atbildīgo komiteju nozīmēja Transporta un tūrisma komiteju (TRAN). TRAN 2023. gada 5. decembrī par referentu iecēla *Massimiliano Salini* kungu (PPE, IT).
 9. TRAN 2024. gada 1. martā publicēja darba dokumentu ³ ar referenta ieteikumiem.
- TRAN ziņojuma projekts tiks iesniegts jaunajā Parlamenta sasaukumā.

¹ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm, *OV L 368, 17.12.1992., 38.–42. lpp.*

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju, *OV L 249, 31.7.2020., 33.–48. lpp.*

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

10. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu pieņēma 585. plenārsēdē 2024. gada 14. februārī. Reģionu komiteja atzinumu pieņēma 159. plenārsēdē 2024. gada 31. janvārī – 1. februārī.

III. DARBS PADOMĒ

11. Komisija ar priekšlikumu un tā ietekmes novērtējumu Transporta jautājumu darba grupu – intermodālo pārvadājumu jautājumi un tīkli iepazīstināja 2023. gada 19. novembrī Spānijas prezidentūras laikā.
12. Priekšlikuma padziļināta izskatīšana sākas Beļģijas prezidentūras laikā. Darba grupa no 2024. gada 12. janvāra līdz 31. maijam rīkoja vienpadsmit diskusijas, kuru rezultātā tika sagatavoti septiņi kompromisa teksti. Diskusiju sākumā Komisija pēc vairāku dalībvalstu uzdotajiem jautājumiem precizēja papildināmību starp šo priekšlikumu ar ierosināto Direktīvas par noteiktu transportlīdzekļu svaru un gabarītiem pārskatīšanu.

Kombinēto pārvadājumu definīcija (1.c pants)

– *Ārējo izmaksu ietaupījums 40 % apmērā*

Lielākā daļa jautājumu un komentāru attiecās uz nesen ierosināto kombinēto pārvadājumu definīciju, kura būtiski atšķiras no pašreizējiem noteikumiem. Lai intermodālos pārvadājumus varētu kvalificēt kā kombinētos pārvadājumus (un tādējādi tie var pretendēt uz īpašiem atbalsta pasākumiem), tiem jārada vismaz par 40 % mazākas ārējās izmaksas (siltumnīcefekta gāzu emisijas, gaisa piesārņojums, traumas un nāves gadījumi, troksnis un sastrēgumi) nekā alternatīviem autopārvadājumiem. Ārējo izmaksu aprēķināšanas metodiku ir paredzēts noteikt ar īstenošanas aktu, izmantojot Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām ⁴ nākamajā atjauninātajā izdevumā noteiktās vienības vērtības.

⁴ European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, 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>

Lai gan dažas delegācijas atbalstīja jauno pieeju, citām bija šaubas par 40 % pamatotību, ārējo izmaksu vērtību diferenciācijas trūkumu atkarībā no valsts ģeogrāfiskās atrašanās vietas un īstenošanas akta izmantošanu. Daudzas delegācijas uzskatīja, ka definīcija ir pārāk sarežģīta un nepārredzama. Vairākas dalībvalstis kopīgi ierosināja atgriezties pie Padomes 2018. gada vispārējās pieejas ⁵ definīcijas, kura balstīta uz attālumu.

- *Jauna vienkāršota metodika*

Reaģējot uz aicinājumiem nodrošināt skaidrību un pārredzamību, prezidentvalsts pēc vienas delegācijas priekšlikuma izstrādāja jaunu vienkāršotu aprēķina metodi un ierosināja to pievienot pamataktam kā pielikumu. Formulas pamatā bija dažādu intermodālo pārvadājumu posmu attālums un bīmodāla attiecība starp autotransporta ārējām izmaksām un katra transporta veida, kas nav autotransports (dzelzceļš, iekšzemes ūdensceļi un tuvsatiksmes kuģošana), ārējām izmaksām. Priekšlikumā tika saglabāta ārējo izmaksu ietaupījuma robežvērtība 40 % apmērā.

Lai gan daudzas delegācijas atzinīgi novērtēja centienus rast vienkāršotu un skaidru aprēķinu, prezidentvalsts priekšlikums neguva pietiekamu atbalstu, jo īpaši no tām delegācijām, kuras bija ierosinājušas atgriezties pie Padomes 2018. gada vispārējās pieejas definīcijas.

- *Attiecība starp posmiem, kas nav autotransports, un autotransporta posmiem*

Ņemot vērā darba grupas komentārus, prezidentvalsts pēc tam koncentrējās uz jaunu, pilnībā uz attālumu balstītu risinājumu, kas izteikts kā attiecība starp to posmu, kas nav autotransports, un autotransporta posmu garumu, neaprēķinot ārējās izmaksas, bet netieši tās ietaupot, pateicoties posmu, kas nav autotransports, izmantošanai. Ierosinātais grozījums paredz, ka kombinētā pārvadājuma gadījumā vismaz 50 % no kopējā attāluma jāveic ar transporta veidiem, kas nav autotransports.

Dažas delegācijas uzskatīja, ka jaunā definīcija ir solis pareizā virzienā, savukārt citas delegācijas pauda bažas, ka tas varētu vest pie ļoti gariem autotransporta posmiem.

⁵ ST 15147/18.

- *Salas un salu dalībvalstis*

Tā kā nosacījumu, kas definē kombinētos pārvadājumus, tika ierosināts no ārējo izmaksu ietaupījuma robežvērtības mainīt uz vismaz 50 % no cita transporta, kas nav autotransports, posma(-iem), ar kompromisu 1.c panta 2. punkta b) apakšpunktā un 1.b panta 8. punktā tika ieviests jauns noteikums par salām un salu dalībvalstīm, lai direktīvas darbības jomā iekļautu kravu pārvadājumu savienojumus starp salām un salu dalībvalstīm un kontinentālo daļu. Šo noteikumu prezidentvalsts pievienoja pēc attiecīgo dalībvalstu lūguma.

Darba grupa izskatīja dažādas iespējas saskaņotai un efektīvai kombinēto pārvadājumu definīcijai, un būs vajadzīgs turpmāks darbs, lai gūtu pietiekamu atbalstu no delegācijām.

eFTI platformas (grozītais 3. pants)

Komisijas priekšlikumā ir paredzēts, ka kombinēto pārvadājumu organizatori reģistrē datus *eFTI* platformās pirms pārvadājuma sākšanas. Pamatojoties uz šo informāciju, *eFTI* platformas veiks vajadzīgos aprēķinus atbilstības pierādījumiem, tādējādi nosakot intermodālo pārvadājumu atbilstību kombinētajiem pārvadājumiem paredzētiem pasākumiem.

EFTI regulā ir noteikts dalībvalstu kompetento iestāžu pienākums pieņemt regulatīvo informāciju, ko ekonomikas dalībnieki darījuši pieejamu elektroniski (5. pants). Tomēr ekonomikas dalībnieku pienākums elektroniski darīt pieejamu regulatīvo informāciju kompetentajām iestādēm ir paredzēts kā iespējama iniciatīva pēc *eFTI* regulas pārskatīšanas ne vēlāk kā 2029. gada 21. februārī (regulas 16. pants).

Diskusijās darba grupā dažas delegācijas atbalstīja *eFTI* platformu izmantošanu saskaņā ar kravu pārvadājumu digitalizācijas mērķiem Savienībā.

Tomēr lielākā daļa pauda bažas par to, ka platformas vēl nedarbojas, un iebilda pret noteikumu, kas to izmantošanu kombinēto pārvadājumu operatoriem faktiski padarītu obligātu.

Reaģējot uz dalībvalstu bažām, prezidentvalsts ierosināja pārskatīšanas klauzulu un šā noteikuma piemērošanas atlikšanu.

Būs jāturpina darbs pie tā, lai definētu *eFTI* platformu izmantošanu, jo īpaši attiecībā uz saistību starp direktīvas transponēšanu un *eFTI* platformu īstenošanu un ieviešanu.

Valsts politikas regulējums (3.a pants)

3.a pantā dalībvalstīm ir noteikts pienākums pieņemt, publicēt, īstenot un izvērtēt valsts politikas satvaru intermodālo pārvadājumu un jo īpaši kombinēto pārvadājumu atbalstam. Tajā ir arī izvirzīts mērķis, proti, kopējās kombinēto pārvadājumu izmaksas savā teritorijā samazināt vismaz par 10 %. Neizsmelošs orientējošs atbalsta pasākumu saraksts ir pievienots pielikumā.

Daudzas delegācijas iebilda pret to, ka valsts politikas satvari ir obligāti, un pauda šaubas par saistīto mērķi, proti, par 10 % samazināt kombinēto pārvadājumu kopējās izmaksas.

Prezidentvalsts kompromisa tekstā tika pielāgotas prasības valsts politikas satvariem, atliekot valsts politikas satvaru pieņemšanu no 24 līdz 36 mēnešiem pēc direktīvas stāšanās spēkā. 10 % mērķa sasniegšanas termiņš tika pagarināts no 7 gadiem un 6 mēnešiem līdz 8 gadiem pēc direktīvas stāšanās spēkā.

Turklāt tika iekļauts 5.a punkts, saskaņā ar kuru dalībvalstis var nolemt nepiemērot atbalsta pasākumus autotransporta posmam, kas šķērso to teritoriju bez kravas iekraušanas vai izkraušanas.

Atbrīvojums no braukšanas aizlieguma nedēļas nogalē, naktī un brīvdienās (9.a pants)

Ar priekšlikumu ievieš jaunu ES mēroga regulatīvu atbrīvojumu no valsts braukšanas aizlieguma transportlīdzekļiem, kas veic kombinēto pārvadājumu autotransporta posmus. Diskusijas darba grupā parādīja, ka delegāciju viedokļi šajā jautājumā ir ļoti atšķirīgi, un pie tā ir jāturpina strādāt.

Citi ierosinātie grozījumi

Septiņu kompromisa tekstu iesniegšanas laikā prezidentvalsts, reaģējot uz delegāciju komentāriem, Komisijas priekšlikumā ieviesa vairākas citas izmaiņas. Šīs izmaiņas cita starpā ietver:

- *Direktīvas nosaukums tika grozīts, lai precizētu, ka intermodālo pārvadājumu atbalsta sistēma ietver “īpašus pasākumus kombinētajiem kravu pārvadājumiem”.*

- *1.b panta 14. punktā tika pievienota pārvadājumu organizatora definīcija.*
- *Autotransporta līdzeklim vai ar celtņi nepārvietojamai vienībai, ko pārvadā pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai jūru, brauciena posmā, kas nav autotransports, tika pievienots izņēmums no prasības par intermodālo kravas vienību ISO identifikāciju.*
- *Tika saglabāta 1992. gada direktīvas 2. panta sākotnējā redakcija, jo tā pārfrāzēšana Komisijas priekšlikumā radīja pārāk daudz jautājumu par interpretāciju.*
- *Grozītajā 3. panta 4. punktā tika pievienots precizējums par atbilstības pierādījumu.*
- *Tika iekļauti mainītie ierosinātie eFTI regulas grozījumi, lai ņemtu vērā 50 % minimālās daļas aprēķinu posmā(-os), kas nav autotransports.*
- *Nodokļu saraksts 6. panta 3. punktā pēc vairāku dalībvalstu pieprasījuma tika atjaunināts.*
- *Atsauces 9. pantā tika atjauninātas, bet sākotnējais formulējums tika saglabāts, jo jaunā ierosinātā pārfrāzēšana radīja pārāk daudz jautājumu par interpretāciju.*
- *II pielikumā neizsmeļošajā orientējošajā atbalsta pasākumu sarakstā tika veikti nelieli papildinājumi.*
- *III pielikumā tika pievienots detalizēts saraksts ar pārredzamības prasībām termināļiem, tādējādi atsaucot Komisijai šajā jautājumā deleģētās īstenošanas pilnvaras.*
- *6. apsvērumā tika pievienoti pārkraušanas punkti.*

IV. NOBEIGUMS

13. Pastāvīgo pārstāvju komiteja pēc 2024. gada 5. jūnija sanāksmes aicina Padomi pieņemt zināšanai šo ziņojumu, lai sagatavotos turpmākai virzībai darbā pie Kombinēto pārvadājumu direktīvas.