

Bruxelles, 30. studenoga 2018.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0290(COD)

13871/2/18
REV 2

TRANS 503
CODEC 1882

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Br. dok. Kom.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Predmet:	Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (tekst značajan za EGP) – opći pristup

I. UVOD

1. Komisija je 10. studenoga 2017. donijela navedeni prijedlog kao dio paketa za mobilnost „Europa u pokretu” i kao jednu od svojih inicijativa povezanih s mobilnosti s niskom razinom emisija. Taj je prijedlog revidirana verzija Direktive 92/106/EEZ¹ (Direktiva o kombiniranom prijevozu), koja je jedini pravni instrument na razini Unije kojim se izravno potiče preusmjeravanje s cestovnog prijevoza tereta na načine prijevoza s nižim razinama emisija kao što su unutarnji plovni putovi te pomorski i željeznički prijevoz.

¹ Direktiva 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica, SL L 368, 17.12.1992., str. 38 – 42.

II. SADRŽAJ PRIJEDLOGA

2. Glavni je cilj prijedloga dodatno povećati konkurentnost kombiniranog prijevoza u odnosu na cestovni prijevoz tereta na velike udaljenosti te time potaknuti preusmjeravanje s cestovnog prijevoza tereta na druge načine prijevoza.
3. U prijedlogu se taj cilj nastoji ostvariti:
 - proširenjem područja primjene sadašnje Direktive 92/106/EEZ kako bi se uključile nacionalne usluge intermodalnog prijevoza;
 - pojednostavnjenjem definicije kombiniranog prijevoza i dodavanjem fleksibilnosti u pogledu duljine cestovne dionice;
 - određivanjem zahtjevâ u vezi s dokazima potrebnima za kombinirani prijevoz;
 - proširenjem mjera gospodarske potpore, najvećim dijelom ulaganja u terminale za pretovar, osobito duž postojećih osnovnih i sveobuhvatnih mreža TEN-T. Države članice trebale bi provesti dodatne mjere gospodarske potpore (poput oslobođenja od poreza) i koordinirati ih među sobom i s Komisijom.
4. Inicijativom se pridonosi Programu za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) jer njome nastoji ažurirati i pojednostavniti postojeću Direktivu.

III. RAD U OKVIRU EUROPSKOG PARLAMENTA

5. Europski parlament 2017. pozvao je Komisiju da utvrdi jasna, moderna i sveobuhvatna pravila za kombinirani prijevoz koja nadležna tijela mogu provesti. Parlament je izričito pozvao Komisiju da revidira Direktivu o kombiniranom prijevozu kako bi se povećao multimodalni prijevoz, uklonile nepoštene prakse i osigurala usklađenost sa socijalnim zakonodavstvom povezanim s kombiniranim prijevozom.

6. Zakonodavni prijedlog dodijeljen je Odboru Parlamenta za promet i turizam (TRAN), koji je izvjestiteljicom imenovao Danielu Aiuto (EFDD, Italija). Izvjestiteljica je 25. travnja 2018. Odboru predstavila nacrt svojeg izvješća. U izvješću se predlažu izmjene kojima se uvelike podupire prijedlog Komisije i uvažavaju rezultati prethodne evaluacije u okviru REFIT-a te se čak predlaže i jačanje prijedloga Komisije u nizu područja (poput obveza država članica u pogledu izvješćivanja, fiskalnih poticaja koje države članice trebaju ponuditi za kombinirani prijevoz, ulaganja kojima se podupire razvoj terminala za pretovar ili proširenje postojećih terminala). Glasovanje u Odboru održano je 10. srpnja 2018.
7. Europski gospodarski i socijalni odbor 19. travnja 2018. donio je mišljenje o tom prijedlogu.

IV. RAD U OKVIRU TIJELÂ VIJEĆA

8. Komisija je 27. studenoga 2017. prijedlog predstavila u Radnoj skupini za intermodalna pitanja (dalje u tekstu „Radna skupina”) nakon čega je uslijedila prva razmjena mišljenja. O procjeni učinka prijedloga posebno se raspravljalo 12. i 25. siječnja 2018.
9. O predmetu se u velikoj mjeri raspravljalo tijekom bugarskog predsjedanja. Delegacije su općenito podržale predviđenu reformu Direktive koja je tijekom godina postala manje relevantna. Složile su se da je potrebno ubrzati preusmjeravanje na druge načine prijevoza osim cestovnog prijevoza kako bi se smanjilo zagušenje cestovnoga prometa i emisije. Međutim, nekoliko delegacija izrazilo je sumnje u vezi s očitim fokusom u prijedlogu na cestovne dionice. U odnosu na mjere potpore općenito, delegacije su očekivale jasniju pomoć od procjene učinka o tome kako bi se navedene mjere potpore mogle dodatno razviti. Što se tiče potpore za ulaganja, mnoge su delegacije osporile predloženi cilj zemljopisne raspoređenosti terminala za pretovar tvrdeći da bi se o lokaciji terminala i ulaganjima u njih trebalo odlučivati na temelju tržišnih potreba.

10. Nadalje, mnoge delegacije istaknule su vezu između ovog prijedloga i nekih prijedloga prvog paketa za mobilnost te da bi se toj vezi trebalo posvetiti više pozornosti. U tom su pogledu istaknule moguće povećanje kabotaže kao posljedice toga što se ograničenja kabotaže predviđena Uredbom (EZ) br. 1072/2009, takozvanom uredbom „o pristupu tržištu”, ne bi primjenjivala na cestovne dionice kombiniranog prijevoza. Naglasile su i da je možda trebalo dodatno procijeniti vezu između prijedloga o kombiniranom prijevozu i posebnih pravila o *upućivanju vozača* iz direktiva 96/71/EZ i 2014/67/EU. Stoga su inzistirale na tome da bi odgovarajuće odredbe navedenih predmeta trebale biti međusobno usklađene te da bi se na njima trebalo raditi paralelno kako bi se to osiguralo.
11. Vijeće za promet, telekomunikacije i energetiku 7. lipnja 2018. donijelo je izvješće o napretku o tom predmetu. Nadovezujući se na to izvješće o napretku bugarsko predsjedništvo i austrijsko predsjedništvo nastavili su raditi na predmetu na sastancima radne skupine održanima 24. listopada i 7. studenoga 2018., kao i u okviru znatnog broja bilateralnih rasprava, s ciljem pojašnjavanja stajališta delegacija o glavnim pitanjima u vezi s predmetom i iznalaženja najboljeg mogućeg kompromisa radi postizanja općeg pristupa.
12. Na osnovi komentara i prijedloga delegacija, u kompromisnom tekstu austrijskog predsjedništva predlažu se rješenja i pojašnjenja u vezi s nizom pitanja, odnosno sljedećim glavnim pitanjima:
 - ograničavanje *područja primjene direktive* na *međunarodni* kombinirani prijevoz, osobito između država članica ili između država članica i treće zemlje. Time se praktički zadržava područje primjene postojeće Direktive o kombiniranom prijevozu (između država članica), ali se uključuje pojašnjenje operacija u trećim zemljama slijedom presude Suda Europske unije u predmetu C-2/84 (pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti prihvatljivosti za operacije kombiniranog prijevoza);

- zahtjevi u pogledu *identifikacije* u svrhu operacija kombiniranog prijevoza: identifikacija intermodalnih utovarnih jedinica u skladu s međunarodnim normama ISO6346 i EN13044 zahtijeva se za poluprikolice bez vučnog vozila, izmjenjivih sanduka ili kontejnerâ, ali neće biti obvezna za prikolice ni za vozila s vučnim vozilom ni za poluprikolice koje se ne mogu podizati dizalicom;
- *proširenje izvan ograničenja od 150 km za svaku cestovnu dionicu* ostaje izbor svake države članice prema njezinim regionalnim posebnostima. Budući da su zemljopisni položaj i lokacija terminala za pretovar država članica vrlo različiti, svaka država članica imat će mogućnost odrediti na temelju kojih pravila cestovne dionice mogu premašiti ograničenje od 150 km, kako bi se došlo do najbližeg prikladnog terminala na njihovu državnom području. Kako bi se pomoglo prijevoznicima u kombiniranom prijevozu, države članice imat će obvezu objave navedenih pravila;
- *nediskriminirajući pristup terminalima za pretovar koji dobivaju javnu potporu* najmanje pet godina. Tom se odredbom uvažavaju bojazni nekih država članica u pogledu činjenice da bi one samo za određeno vrijeme mogle jamčiti nediskriminirajući pristup terminalima koji se financiraju ili sufinanciraju javnim sredstvima, osim ako je izričito utvrđeno u ugovoru. Međutim, države članice imat će mogućnost produljiti otvoreni pristup i nakon pet godina;
- obveza Komisije da procijeni mogućnost *pojednostavnjenja pravila o državnoj pomoći* primjenjivih na kombinirani prijevoz.

V. GLAVNO OTVORENO PITANJE

Veza s paketom za mobilnost I. u pogledu pravila o kabotaži i upućivanja vozača

13. U prijedlogu Komisije ne mijenja se članak 2. Direktive u pogledu nacionalnih kvota i zabrane nacionalnih dozvola za kombinirani prijevoz. U prijedlogu Komisije ne mijenja se ni članak 4., odnosno da prijevoznici (koji ispunjavaju uvjete uspostavljene uredbama (EZ) 1071/2009 and 1072/2009) imaju pravo obavljati kabotažu na početnim, odnosno završnim cestovnim dionicama koje su dio operacija kombiniranog prijevoza između država članica, ali i unutar granica države članice.
14. Od početka rasprava o tom prijedlogu u Vijeću, nekoliko je delegacija predložilo vraćanje na područje primjene iz sadašnje Direktive (tj. međunarodni kombinirani prijevoz) jer bi, prema njihovu shvaćanju, novo područje primjene bilo jednako liberalizaciji domaće kabotaže. Te delegacije dovode u pitanje politički izbor poticanja kombiniranog prijevoza na štetu mogućeg povećanja nezakonite kabotaže ili nepoštenog tržišnog natjecanja zbog jeftinijih usluga koje nude određeni prijevoznici. One stoga predlažu da se izbriše članak 4. postojeće Direktive o kombiniranom prijevozu. Druge se delegacije protive tom stajalištu.
15. Većina delegacija slaže da u pogledu cestovnih dionica kombiniranog prijevoza postoji uska veza između pitanja kabotaže u ovoj Direktivi i Uredbe (EZ) br. 1072/2009 – tzv. Uredbe o „pristupu tržištu”, kao i posebnih pravila o *upućivanju vozača* utvrđenih u direktivama 96/71/EZ i 2014/67/EU² – tzv. *lex specialis*. U tom pogledu one su dosljedno istaknule da bi odgovarajuće odredbe tih predmeta trebale biti usklađene te da bi se na njima trebalo raditi paralelno kako bi se to osiguralo. Primjena pravila o upućivanju za početne i završne cestovne dionice kombiniranog prijevoza sada se regulira prijedlogom o izmjeni Direktive 2006/22/EZ u pogledu zahtjeva za provedbu i utvrđivanje posebnih pravila u odnosu na Direktivu 96/71/EZ i Direktivu 2014/67/EU za upućivanje vozača, takozvani *lex specialis* (članak 2. stavak 2.b i uvodna izjava 12.e).

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

16. Na sastancima Corepera 14. i 28. studenoga 2018. dvije države članice uz potporu niza drugih delegacija ponovno su naglasile potrebu da se iz postojeće Direktive izbriše članak 4. Druga skupina država članica ponovila je svoje protivljenje brisanju članka 4. Predsjedništvo stoga predlaže kompromis kojim se članak 4. izmjenjuje tako da se državama članicama dopusti mogućnost ograničavanja vremenskog razdoblja u kojem vozilo može pružati usluge tijekom početnih i/ili završnih cestovnih dionica unutar države članice domaćina.
17. Druga otvorena pitanja uvažena su u bilješkama uz tekst u Prilogu ovom izvješću.
18. Sve delegacije, kao i Komisija, ulažu opću analitičku rezervu na zadnju verziju teksta (u Prilogu ovom izvješću).
19. U očekivanju pregovora s Europskim parlamentom Komisija u potpunosti zadržava svoje stajalište o cijelom kompromisnom prijedlogu.
20. Delegacije DK i MT ulažu parlamentarnu analitičku rezervu u vezi s prijedlogom.

VI. ZAKLJUČCI

21. Odbor stalnih predstavnika poziva se da ispita tekst naveden u Prilogu ovom izvješću te, ako je moguće, riješi otvorena pitanja kako bi se Vijeću omogućilo da postigne opći pristup o ovom prijedlogu na sastanku 3. prosinca 2018.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA
o izmjeni Direktive 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste
kombiniranog prijevoza robe između država članica

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora³,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁴,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Negativni učinak prijevoza na čistoću zraka, emisije stakleničkih plinova, nesreće, buku i zagušenja i dalje je problem za gospodarstvo, kao i za zdravlje i dobrobit europskih građana. Unatoč činjenici da je cestovni prijevoz glavni uzročnik tih negativnih učinaka, previđa se da će cestovni prijevoz tereta do 2050. porasti za 60 posto.

³ SL C, , str. .

⁴ SL C, , str. .

- (2) Smanjivanje negativnog učinka prometnih aktivnosti i dalje je jedan od glavnih ciljeva prometne politike EU-a. Direktiva Vijeća 92/106/EEZ⁵, kojom su uspostavljene mjere za poticanje razvoja kombiniranog prijevoza, jedini je zakonodavni akt Unije koji izravno potiče preusmjeravanje s cestovnog prijevoza tereta na načine prijevoza s niskim razinama emisija kao što su prijevoz unutarnjim plovnim putovima te pomorski i željeznički prijevoz.
- (3) Cilj da se 30% cestovnog prijevoza tereta dionice dulje od 300 km do 2030. godine preusmjeri na druge načine prijevoza kao što su željeznički ili prijevoz vodnim putovima, a do 2050. godine i više od 50%, kako bi se poboljšala učinkovitost multimodalnih logističkih lanaca, među ostalim većom uporabom energetski učinkovitijih načina prijevoza, ostvaruje se sporije od očekivanog te se prema trenutačnim predviđanjima neće postići.
- (4) Direktivom 92/106/EEZ pridonijelo se razvoju politike Unije o kombiniranom prijevozu te se poduprlo preusmjeravanje velike količine tereta s cestovnog na druge načine prijevoza. Nedostaci u provedbi te direktive, osobito dvosmislen jezik i zastarjele odredbe, kao i ograničeno područje primjene njezinih mjera potpore, znatno su umanjili njezin učinak.
- (5) Direktivu 92/106/EEZ stoga bi trebalo pojednostavniti, a njezinu provedbu poboljšati preispitivanjem gospodarskih poticaja za kombinirani prijevoz s ciljem poticanja preusmjeravanja robe iz cestovnog prijevoza na načine prijevoza koji su ekološki prihvatljiviji, sigurniji, energetski učinkovitiji i koji uzrokuju manje zagušenja.
- (6) [...]⁶

⁵ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

⁶ Komisija je uložila rezervu na smanjenje područja primjene u skladu s rezervom u članku 1. stavku 1.

- (6.a) Člankom 2. Direktive 92/106 EEZ zabranjuju se nacionalne kvote i ovlaštenja za usluge kombiniranog prijevoza. Ovom se Direktivom ne utječe na bilateralne sporazume koje su države članice sklopile s trećim zemljama u pogledu kombiniranog prijevoza.
- (7) Iako je dodatna liberalizacija sadržana u članku 4. Direktive 92/106/EEZ u odnosu na kabotažu u Uredbi (EU) br. 1072/2009 bila korisna za promicanje kombiniranog prijevoza te bi je u načelu trebalo zadržati, nužno je osigurati da ne dođe do zlouporabe. Iz iskustva se pokazalo da je ta odredba u određenim dijelovima Unije bila sustavno upotrebljavana kako bi se zaobišla privremena priroda kabotaže te kao osnova za trajnu prisutnost vozila u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana. Rizik kod takvih nepoštenih praksi je socijalni damping i dovođenje u opasnost poštovanja pravnog okvira koji se odnosi na kabotažu. Stoga bi članak 4. Direktive 92/106/EEZ trebalo izmijeniti tako da se državama članicama pruži mogućnost traženja rješenja za takve probleme uvođenjem razmjernog ograničenja na trajnu prisutnost vozila na njihovom državnom području.
- (8) Definicija kombiniranog prijevoza u Direktivi 92/106/EEZ uključuje različita ograničenja udaljenosti za cestovne dionice kombiniranog prijevoza s obzirom na način prijevoza na necestovnoj dionici. Za željeznički prijevoz nema utvrđenog ograničenja udaljenosti, već umjesto toga stoji nedefinirani pojam „najbliži prikladni terminal” čime se pruža određena fleksibilnost za uzimanje u obzir posebnih situacija. To je ograničenje dovelo do mnogih poteškoća u njegovoj provedbi zbog različitih tumačenja i posebnih poteškoća pri utvrđivanju uvjeta provedbe. Te bi nejasnoće trebalo ukloniti, ali pritom i osigurati zadržavanje određenog stupanja fleksibilnosti. Naime, omogućivanjem ravnopravnog slivnog područja za sve kombinacije načina prijevoza i olakšavanjem provedbe zahvaljujući jednostavnosti mjerenja udaljenosti cestovne dionice u izravnoj liniji na osnovi adresa ili koordinata GNSS-a početne i završne točke cestovne dionice (primjerice upotrebom postojećih alata) pojednostavilo bi se planiranje kombiniranog prijevoza.

(8.a) Ciljeve ove Direktive, odnosno daljnje promicanje preusmjeravanja s cestovnog prijevoza na ekološki prihvatljivije načine prijevoza čime se smanjuju negativni učinci prometnog sustava Unije, trebalo bi ostvariti na cijelom području Europske unije. Iako se zračnom udaljenosti od 150 km u načelu omogućava jednako slivno područje za sve načine prijevoza u svim državama članicama, mora se voditi računa o regionalnim razlikama uzrokovanim zemljopisnim i gospodarskim kriterijima, kao i gustoći naseljenosti. Mogla bi biti potrebna određena fleksibilnost za premašivanje tog ograničenja udaljenosti cestovne dionice ako se unutar te udaljenosti ne može naći cestovni ili željeznički terminal koji je prikladan u pogledu opreme za pretovar i/ili u pogledu kapaciteta terminala. U istoj je mjeri potrebna fleksibilnost za smanjenje tog ograničenja udaljenosti cestovne dionice u posebnim i jasno definiranim slučajevima kako bi se osiguralo da sve države članice prođu kroz preusmjeravanje s cestovnog na ekološki prihvatljivije načine prijevoza te kako bi se izbjeglo da neke regije imaju koristi od promjene načina prijevoza, a da druge pak imaju još više cestovnog prometa: u situaciji u kojoj cestovna dionica prolazi kroz državno područje države članice bez utovara ili istovara tereta, ta država članica može odlučiti da ta operacija nije kombinirani prijevoz te prema tome da neće primijeniti mjere potpore predviđene ovom Direktivom i/ili Direktivom 96/53/EEZ u odnosu na izuzimanja od težine koja se odnose na kombinirani prijevoz.⁷

⁷ Komisija je uložila rezervu na ovu uvodnu izjavu u skladu s rezervama Komisije na članak 1. stavke 3.a i 3.b.

- (9) U definiciji kombiniranog prijevoza u Direktivi 92/106/EEZ najmanjom udaljenošću od 100 km za necestovnu dionicu kombiniranog prijevoza osigurava se da je obuhvaćena većina kombiniranog prijevoza. Dionice željeznice i priobalne plovidbe obično se protežu preko većih udaljenosti kako bi bile konkurentne u odnosu na isključivo cestovni prijevoz. Tom se najmanjom udaljenosti ujedno osigurava da se iz područja primjene isključe posebne usluge kao što su kratke trajektne linije što bi se dogodilo u svakom slučaju. Međutim, uz takvo ograničenje najmanje udaljenosti, niz operacija koje se odvijaju unutarnjim plovnim putovima oko luka te unutar i oko aglomeracija, a koje znatno doprinose smanjenju zagušenja cestovnih mreža u pomorskim lukama i njihovu neposrednom zaleđu te smanjenju pritiska na okoliš u aglomeracijama, nije obuhvaćen područjem primjene postojeće Direktive o kombiniranom prijevozu. Stoga bi bilo korisno ukloniti to ograničenje najmanje udaljenosti, a istodobno zadržati isključivanje necestovnih dionica čija je jedina svrha da prevladaju prirodnu zapreku, ali ne dovode do promjene načina prijevoza u EU-u. Među takvim isključenim necestovnim dionicama nalaze se izravni otočni prelasci trajektom (kao što su prelazi Cork-Roscoff ili s Puttgardena na Rødby) ili tunelom (kao što je Eurotunnel) jer tu nema cestovne alternative necestovnoj dionici te slučajevi u kojima postoji teoretska cestovna alternativa za necestovnu dionicu operacije, ali ta cestovna dionica nije komercijalno isplativa jer je znatno dulja i uzrokuje nekonkurentna kašnjenja i cijene, kao što je prelazak trajektom od Tallinna do Stockholma ili prelazak trajektom od Barija do Dubrovnika. S druge strane, ako se prije ili poslije prelaska trajektom upotrebljavaju željeznica ili unutarnji plovni putovi, a ispunjeni su uvjeti za početne i završne cestovne dionice, prijevozni lanac od otpremnika do primatelja također bi trebalo kvalificirati kao kombinirani prijevoz. Povrh toga, ne bi trebalo isključiti necestovne dionice koje se sastoje od otočnih veza u kojima subjekt odluči ići trajektom u udaljeniju luku umjesto u najbližu luku, čime se izbjegava znatan put cestovnim prometom, kao što je primjerice izbor veze Cork-Santander umjesto vožnje od Roscoffa do Španjolske, i trebale bi moći imati koristi od potpore, budući da one dovode do promjene načina prijevoza.

- (9.a) Nadalje, iako se postojećom definicijom kombiniranog prijevoza obuhvaćaju samo operacije između država članica, trebalo bi tumačiti da se Direktivom obuhvaća i dio operacija intermodalnog prijevoza između država članica i treće zemlje ako se Unijinom dijelom operacije ispunjavaju uvjeti utvrđeni u definiciji kombiniranog prijevoza, jer se time dovodi do promjene načina prijevoza. Međutim, u tom slučaju necestovna dionica koja prelazi granicu Europske unije mora imati najmanje 100 km na području EU-a. Kako bi se izbjegla svaka dvojba, to je potrebno pojasniti.
- (9.b) Iako je dio operacija intermodalnog prijevoza koji počinje ili završava u trećim zemljama i koji se odvija unutar Unije obuhvaćen ovom Direktivom pod određenim uvjetima, uvjeti za pristup tržištu i pristup djelatnosti koji su primjenjivi na prijevoznike i dalje su podložni sporazumima Unije ili država članica s trećim zemljama koji sadržavaju odredbe o cestovnom prijevozu.
- (10) Ograničenje u pogledu najmanje veličine utovarnih intermodalnih jedinica koje je trenutno točno određeno u definiciji kombiniranog prijevoza moglo bi ometati budući razvoj inovativnih intermodalnih rješenja za gradski prijevoz, te bi stoga trebalo ukloniti sva ograničenja u pogledu veličine ili formata kontejnera. S druge strane, mogućnost identifikacije utovarnih intermodalnih jedinica s pomoću postojećih i uvelike upotrebljivanih sredstava identifikacije mogla bi ubrzati postupanje s utovarnim jedinicama u terminalima te olakšati protok kombiniranog prijevoza. Najveće dopuštene dimenzije za intermodalne utovarne jedinice na početnim i završnim cestovnim dionicama uređene su odredbama Direktive 96/53/EZ.

- (11) Zastarjelom uporabom pečata kao dokaza da je kombinirani prijevoz obavljen sprječava se djelotvorna provedba ili provjera prihvatljivosti za mjere utvrđene u Direktivi 92/106/EEZ. Trebalo bi pojasniti dokaze nužne kako bi se dokazalo da je kombinirani prijevoz obavljen kao i načine osiguravanja takvih dokaza. Posebno je važno ponovno naglasiti da se takav dokaz može pružiti, djelomično ili u potpunosti, s pomoću postojećih prijevoznih isprava kao što su teretni listovi predviđeni u okviru različitih međunarodnih konvencija. Upotreba i predočenje prijevoznih informacija elektroničkim putem, primjerice elektroničkog teretnog lista u formatu eCMR⁸ trebalo bi poticati jer se time pojednostavnjuje odredba o relevantnim dokazima. U tom pogledu, važno je osigurati da nadležna tijela prihvaćaju elektroničke informacije. Dostavljeni dokazi, bilo u papirnatom ili elektroničkom obliku, trebali bi biti pouzdani te, ovisno o formatu, ovjereni pisanim potpisom, pečatom ili elektroničkom metodom ovjere. U regulatornom okviru i inicijativama kojima se pojednostavnjuju administrativni postupci te u digitalizaciji aspekata prijevoza trebalo bi uzeti u obzir razvoj kretanja na razini Unije.
- (12) Područje primjene postojećih mjera gospodarske potpore utvrđeno u Direktivi 92/106/EEZ vrlo je ograničeno i sastoji se od fiskalnih mjera (konkretno povrata ili smanjenja poreza) koje se odnose isključivo na određene vrste operacija kombiniranog željezničkog i cestovnog prijevoza. Trebalo bi također poticati druge relevantne mjere za sve kombinacije načina prijevoza kako bi se smanjio udio cestovnog prijevoza tereta i potaknula upotreba drugih načina prijevoza poput željezničkog i pomorskog prijevoza te prijevoza unutarnjim plovnim putovima, čime se smanjuju onečišćenje zraka, emisije stakleničkih plinova, prometne nesreće, buka i zagušenje.

⁸ Predviđeno u Dodatnom Protokolu Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) koji se odnosi na elektronički tovarni list.

(13) Glavno usko grlo u infrastrukturi koje ometa preusmjeravanje s cestovnog prijevoza na ostale načine prijevoza nalazi se na razini terminala za pretovar. Postojeća obuhvaćenost terminalima za pretovar i njihova prostorna raspoređenost nisu dovoljne u Uniji, među ostalim i duž postojeće osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T, a kapacitet postojećih terminala za pretovar doseže svoja ograničenja te će ga trebati dodatno razviti kako bi se mogao nositi s ukupnim rastom prijevoza tereta. Ulaganje u kapacitet terminala za pretovar moglo bi smanjiti ukupne troškove pretovara te time dovesti do preusmjeravanja na načine prijevoza s niskim emisijama, kao što se pokazalo u nekim državama članicama. Države članice mogu poduzeti mjere za potporu ulaganjima kojima bi se osiguralo da je prijevoznicima dostupna mreža učinkovitih terminala za pretovar za potrebe kombiniranog prijevoza s dovoljno pretovarnog kapaciteta za zadovoljavanje postojeće i buduće potražnje u okviru prometne infrastrukture. Takve mjere mogle bi imati oblik planova za nacionalnu prometnu politiku, prostornog planiranja, javno-privatnih partnerstava, najma zemljišta u nacionalnom ili općinskom vlasništvu za posebne svrhe ili različitih mjera državne potpore. Time bi kombinirani prijevoz postao konkurentniji od isključivo cestovnog prijevoza te bi se potaknula upotreba alternativnih načina prijevoza tereta i potaknula promjena načina prijevoza.

(13.a) Trebalo bi barem povećati pokrivenost, učinkovitost i kapacitet terminala za pretovar duž postojećih osnovnih i sveobuhvatnih mreža TEN-T. Kako bi se u operacijama mogla ostvariti korist iz ove Direktive, a vodeći računa o gustoći naseljenosti, geografskim ili prirodnim ograničenjima, tržišnim uvjetima, trgovinskim tokovima i tokovima prijevoza tereta, dugoročan cilj trebao bi biti da u prosjeku nijedno mjesto otpreme u Uniji nije udaljeno više od 150 km od barem jednog prikladnog terminala za pretovar za potrebe kombiniranog prijevoza. Koordinacija među državama članicama i, prema potrebi, s Komisijom olakšala bi postizanje tog cilja.

- (13.) Važno je da se posebno u slučajevima u kojima se terminal podupire javnim sredstvima odobri otvoreni pristup bez diskriminacije svim korisnicima kombiniranog prijevoza, barem na određeno vremensko razdoblje. Najmanje razdoblje od pet godina čini se primjerenim jer, primjerice, ugovori za sufinanciranje terminala na temelju programskih sredstava europskih strukturnih i investicijskih fondova sadrže tu odredbu.⁹ Međutim, drugim ugovorima i programima može se predvidjeti dulje razdoblje, a mogu ga predvidjeti i/ili države članice. Mjere kojima se dokumentira takav otvoren, nediskriminirajući pristup (poput objavljivanja podataka o pristojbama za usluge na terminalima) mogle bi doprinijeti daljnjem promicanju intermodalnog prijevoza, a onda i do promjene načina prijevoza koji iz toga proizlazi.
- (14) Države članice, uz postojeće mjere, mogu provesti mjere gospodarske potpore kojima su cilj različite dionice i elementi kombiniranog prijevoza. Takvim se mjerama, ne dovodeći u pitanje članke od 29. do 37. Direktive 2012/34/EU, mogu obuhvatiti primjerice smanjenje određenih poreza, pristojbe za pristup infrastrukturi, pristojbe za vanjske troškove, pristojbe za zagušenje ili druge pristojbe za prijevoz, izravna bespovratna sredstva za prijevoz intermodalnih utovarnih jedinica u kombiniranom prijevozu, djelomičan povrat troškova pretovara, izuzeće od zabrane prometa i potpora ulaganjima u digitalna rješenja za kombinirani prijevoz.
- (15) Mjere potpore za kombinirani prijevoz moraju se provoditi u skladu s pravilima o državnim potporama iz Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Nadalje, uzimajući u obzir važnost takve potpore za razvoj kombiniranog prijevoza, Komisija bi, s obzirom na stečeno iskustvo, trebala¹⁰ [...] procijeniti mogućnost osmišljavanja kriterija za kompatibilnost s unutarnjim tržištem određenih vrsta pomoći za kombinirani prijevoz.
- (16) [...] (*premješteno u uvodnu izjavu 13.a*)
- (17) Države članice ujedno trebaju redovito preispitivati mjere potpore radi osiguranja njihove učinkovitosti i djelotvornosti.

⁹ Kako se predviđa Uredbom (EU) 1303/2013, a osobito člankom 71.

¹⁰ U skladu sa svojim primjedbama o članku 6. stavku 8.a, Komisija se protivi zamjeni izraza „može” izrazom „trebala bi”.

- (18) U smislu ove Direktive ne bi se trebala praviti razlika između kombiniranog prijevoza za najam ili naknadu i kombiniranog prijevoza za vlastite potrebe.
- (19) Radi hvatanja ukoštac s razvojem prijevoza u Uniji i omogućavanja ocjene njegova razvoja, a osobito razvoja tržišta kombiniranog prijevoza, na razini Uniji¹¹ trebalo bi prikupiti relevantne i pouzdane podatke i informacije, što bi trebale činiti i države članice, te ih redovito podnositi Komisiji. Svakih pet godina Komisija bi Europskom parlamentu i Vijeću trebala podnijeti izvješće o primjeni ove Direktive. Po potrebi, te kako bi se izbjeglo udvostručenje posla i administrativnog opterećenja, trebalo bi u tu svrhu ponovno upotrijebiti relevantne podatke o kombiniranom prijevozu iz postojećih izvora, poput EUROSTAT-a ili nacionalnih statističkih baza podataka [...].
- (19.a) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za olakšavanje traženog izvješćivanja koje obavljaju države članice, Komisija bi trebala donijeti smjernice za države članice u kojima se opisuju metode za prikupljanje i predstavljanje informacija o kombiniranom prijevozu iz članka 5. stavka 1.
- (20) Transparentnost je važna za sve dionike uključene u kombinirani prijevoz. Radi potpore takvoj transparentnosti važno je osigurati objavljivanje svih relevantnih pravila, mjera i pojedinosti za kontakte na lako pristupljiv način.
- (21) [...]

¹¹ Komisija je uložila rezervu na ovu uvodnu izjavu, jer se člankom 5. ne predviđa prikupljanje informacija na razini EU-a.

(22) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive koji se odnose na daljnje promicanje preusmjeravanja s cestovnog prijevoza na ekološki prihvatljivije načine prijevoza te time smanjivanje negativnih eksternalija prometnog sustava Unije, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se, zbog primarno prekogranične prirode kombiniranog prijevoza tereta i s njime povezane infrastrukture i problema za koje se ovom Direktivom namjerava naći rješenje, oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

(23) Direktivu 92/106/EEZ stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 92/106/EEZ mijenja se kako slijedi:

(1) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste međunarodnog kombiniranog prijevoza robe”;

novi Članak 1.a:

Svrha je ove Direktive doprinijeti smanjenju onečišćenja zraka, emisija stakleničkih plinova, prometnih nesreća, buke i zagušenja promicanjem razvoja kombiniranog prijevoza i poticanjem promjene načina prijevoza tereta s cestovnog prijevoza na druge načine prijevoza, poput željezničkog i pomorskog, odnosno prijevoza unutarnjim plovnim putovima čime se povećava konkurentnost kombiniranog prijevoza u odnosu na cestovni prijevoz tereta.

(2) Članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

1. Ova se Direktiva primjenjuje na međunarodni¹² kombinirani prijevoz.
2. Za potrebe ove Direktive „međunarodni kombinirani prijevoz” znači prijenos intermodalnih utovarnih jedinica (natovarenih ili praznih) prijevoznom operacijom između država članica ili između država članica i treće zemlje koji se sastoji od početne ili završne cestovne dionice putovanja, ili obiju, kao i od jedne necestovne dionice putovanja ili više njih pri čemu se upotrebljava željeznički ili pomorski prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima:

Intermodalnim utovarnim jedinicama smatraju se:

- (a) prikolica ili poluprikolica, bez vučnog vozila, izmjenjivog sanduka ili kontejnera, identificirana u skladu sa sustavom za identifikaciju uspostavljenim u skladu s međunarodnim normama ISO6346 i EN13044, ako se samo utovarna jedinica pretovaruje između dvaju različitih načina prijevoza ili
- (b) cestovno vozilo (kamion s prikolicom ili bez nje ili poluprikolica s vučnim vozilom) ili poluprikolica koja se ne može podizati dizalicom¹³ koji se prenose željezničkim ili pomorskim prijevozom ili prijevozom unutarnjim plovnim putovima za necestovnu dionicu putovanja.

[...] ¹⁴

- 2.a Ova se Direktiva primjenjuje samo na kombinirani prijevoz u kojemu barem jedna necestovna dionica ima jednakovrijednu i održivu alternativu cestovnom prijevozu te se na taj način dovodi do promjene u načinu prijevoza u Uniji.

¹² Komisija je uložila rezervu na područje primjene. Po mišljenju Komisije, time se područje primjene prijedloga smanjuje za 20 %.

¹³ Komisija je uložila rezervu na isključenje poluprikolica koje se ne mogu podizati dizalicom iz zahtjeva za identifikaciju.

¹⁴ Komisija, uz potporu delegacija BE, LU i PT, radije bi zadržala obvezu identifikacije za poluprikolice koje se ne mogu podizati dizalicom nakon prijelaznog razdoblja.

3. Nijedna cestovna dionica iz stavka 2. ne premašuje 150 km zračne udaljenosti;¹⁵

To se ograničenje udaljenosti cestovne dionice primjenjuje na ukupnu duljinu svake cestovne dionice, bez obzira na sva usputna preuzimanja na početnoj dionici i isporuke na završnoj dionici putovanja. Prijevoz praznih utovarnih jedinica prije početne cestovne dionice ili nakon završne cestovne dionice (na primjer od skladišta za kontejnere ili prema njemu) ne smatra se dijelom kombiniranog prijevoza.

- 3.a Ako se unutar zračne udaljenosti od 150 km ne može naći cestovni ili željeznički¹⁶ terminal prikladan u pogledu opreme za pretovar i/ili kapaciteta terminala, to se ograničenje cestovne dionice može premašiti za kombinirani prijevoz kako bi se došlo do zemljopisno najbližeg prikladnog terminala za prijevoz koji ima nužnu operativnu sposobnost pretovara u skladu s pravilima koja su točno odredile države članice. U tu svrhu države članice utvrđuju je li nužna operativna sposobnost pretovara¹⁷ dostupna te utvrđuju prikladne alternative¹⁸. Države članice objavljuju ta pravila.

¹⁵ Komisija je uložila rezervu na brisanje ograničenja od 20 % i s time povezanog upućivanja u članku 3.

¹⁶ Delegacije MT, PL i PT predlažu da se dodaju morske luke.

¹⁷ Komisija je odlučno uložila rezervu u pogledu smanjenja prihvatljivost za potporu ispod sadašnje razine. Komisija predlaže da se taj stavak zamijeni sljedećim tekstom: *Ako se unutar zračne udaljenosti od 150 km ne može naći cestovni ili željeznički terminal prikladan u pogledu opreme za pretovar, kapaciteta terminala, radnog vremena terminala i/ili primjernih usluga za željeznički prijevoz tereta, to se ograničenje cestovne dionice može premašiti za kombinirani prijevoz kako bi se došlo do zemljopisno najbližeg prikladnog terminala za prijevoz koji ima nužnu operativnu sposobnost pretovara.*

¹⁸ Komisija, koju podupiru delegacije BE i LU, daje prednost prethodnoj verziji tog teksta s ujednačenim pravilima na razini EU-a.

- 3.b Država članica može odlučiti da neće primjenjivati mjere potpore predviđene u članku 6. ove Direktive na cestovnu dionicu koja prolazi kroz njezino državno područje bez utovara ili istovara tereta. Ta država članica može odlučiti da se za potrebe Direktive 96/53/EZ takva cestovna dionica ne smatra dijelom kombiniranog prijevoza. Države članice objavljuju ta pravila.¹⁹²⁰²¹
4. Ako kombinirani prijevoz započinje i/ili završava izvan Unije, ova se Direktiva primjenjuje na dio prijevoza u Uniji ako:
- (a) dio prijevoza koji se odvija u Uniji ispunjava zahtjeve utvrđene u stavcima 2., 2.a i 3, 3.a i 3b, a
 - (b) necestovna dionica koja prelazi granicu Unije dugačka je najmanje 100 km unutra Unije.”
- (3) Članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

1. Države članice osiguravaju da se cestovni prijevoz smatra sastavnim dijelom kombiniranog prijevoza obuhvaćenog ovom Direktivom samo ako prijevoznik koji obavlja određeni cestovni prijevoz može predložiti jasne dokaze da takav cestovni prijevoz čini cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza.
2. Obavijest iz stavka 1. sadržava sljedeće informacije:
 - (a) ime, adresu i podatke za kontakt otpremnika ili gospodarskog subjekta koji organizira kombinirani prijevoz u ime otpremnika;

¹⁹ Komisija je uložila odlučnu rezervu na taj stavak.

²⁰ Delegacije IT, PL, SI i FI uložile su rezervu na taj stavak.

²¹ Delegacija SI predlaže alternativni tekst za taj stavak: *Prolaz kroz državu članicu EU-a unutar početne ili završne cestovne dionice kombiniranog prijevoza dopušten je, odnosno moguć, samo ako država članica nema prikladan terminal za potrebe kombiniranog prijevoza.*

- (b) identifikaciju intermodalne utovarne jedinice koja se prevozi ili, u slučaju da se cestovno vozilo prevozi necestovnom dionicom, identifikaciju tog cestovnog vozila;
- (ba) ime, adresu i podatke za kontakt primatelja;
- (c) pravac kretanja kombiniranog prijevoza:
 - mjesta na kojima svaka od različitih dionica kombiniranog prijevoza počinje i završava u Uniji te datume;
 - sljedeće udaljenosti:
 - i. zračne udaljenosti za svaku cestovnu dionicu u Uniji;
 - ii. [...] ²²;
 - iii. za kombinirani prijevoz podložan članku 1. stavku 4. točki (b) udaljenost necestovne dionice u Uniji
 - Cestovna dionica može premašiti 150 km samo ako je u skladu s relevantnim pravilima država članica iz članka 1. stavka 3.a²³ i ako ih poštuje;
 - ako je riječ o početnoj cestovnoj dionici, potvrdu od prvog, odnosno sljedećeg, terminala za pretovar kako bi se dokazalo da će se identificirana intermodalna utovarna jedinica pretovariti s jednog načina prijevoza na drugi, uključujući mjesto i datum, ili potvrdu od dotičnog prijevoznika ili dotičnih prijevoznika necestovne dionice da će prevesti identificiranu intermodalnu utovarnu jedinicu ili cestovno vozilo kao dio tog kombiniranog prijevoza, uključujući mjesto i datum preuzimanja;

²² Komisija je uložila rezervu u pogledu brisanja te točke u vezi s brisanjem ograničenja od 20 % iz članka 1. stavka 3. točke (b).

²³ Komisija predlaže da se ova podtočka izbriše kako bi se uvažila predložena izmjena u bilješci 15. u članku 1. stavku 3.a te ponovno unio tekst iz izvješća o napretku bugarskog predsjedništva: „,– ako cestovna dionica prelazi 150 km zračne udaljenosti, opravdanje za premašenu udaljenost je u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 1. stavku 3.a”.

- ako je riječ o završnoj cestovnoj dionici, potvrdu od zadnjeg terminala za pretovar kako bi se dokazalo da je identificirana intermodalna utovarna jedinica pretovarena s jednog načina prijevoza na drugi, uključujući mjesto i datum, ili potvrdu od dotičnog prijevoznika ili dotičnih prijevoznika necestovne dionice da su preveli identificiranu intermodalnu utovarnu jedinicu ili cestovno vozilo kao dio tog kombiniranog prijevoza, uključujući mjesto i datum isporuke.

2.a Svi dokazi iz stavka 1. moraju biti propisno ovjereni.

3. Postojeći dokazi ili isprave mogu se upotrebljavati ako su dostavljene sve informacije koje se zahtijevaju u skladu s člankom 3. stavkom 2. U tom slučaju, nisu potrebne nikakvi dodatni dokazi ili dodatne isprave kako bi se dokazalo da prijevoznik obavlja kombinirani prijevoz.

4. Dokazi iz stavka 1. predočavaju se na zahtjev ovlaštenog inspektora države članice u kojoj se provodi pregled. Moraju biti na službenom jeziku te države članice ili na engleskome.

4.a U slučaju provjere na cesti, vozaču se dopušta da stupi u kontakt sa sjedištem, upraviteljem prijevoza, otpremnikom ili prijevoznikom koji organizira kombinirani prijevoz u ime otpremnika ili s bilo kojom drugom osobom ili subjektom koji mu mogu pružiti potporu u predočavanju informacija iz stavka 2. Te informacije predočavaju se u vremenu trajanja provjere na ceste²⁴.

5. Takvi se dokazi mogu predočiti na elektronički način koristeći se prilagodljivim strukturiranim formatom koji se može izravno upotrebljavati za računalnu pohranu i obradu.

²⁴ U skladu s posljednjim kompromisom u članku 8. stavku 4.a Uredbe (EZ) br. 1072/2009.

6. U slučaju provjere na cesti dopušteno je odstupanje prijevoza od pruženih dokaza, osobito u pogledu informacija o pravcu kretanja iz stavka 2. točke (c), ako je to propisno opravdano, ako je riječ o iznimnim okolnostima izvan kontrole prijevoznika koje su prouzrokovale promjene u kombiniranom prijevozu. Kako bi pružio traženi dokaz, vozaču se dopušta da stupi u kontakt sa sjedištem, upraviteljem prijevoza, otpremnikom ili prijevoznikom koji organizira kombinirani prijevoz u ime otpremnika ili s bilo kojom drugom osobom ili subjektom koji mu mogu pružiti dodatno opravdanje za to odstupanje tog prijevoza od pruženih dokaza.”;

(4) Članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 4.

1. Svi prijevoznici s poslovnim nastanom u nekoj državi članici koji ispunjavaju uvjete pristupa djelatnosti i pristupa tržištu prijevoza robe imaju pravo prijevoza na početnim i/ili završnim cestovnim dionicama u kontekstu međunarodnog kombiniranog prijevoza.
2. Odstupajući od prvog stavka, države članice mogu, kada je to potrebno kako bi se izbjegla zlouporaba zbog obavljanja neograničenih i trajnih usluga za početne ili završne dionice cestovnog prijevoza u državi članici domaćinu, predvidjeti da se zadnji istovar u okviru takvih cestovnih dionica odvija u određenom roku nakon što je vozilo ušlo u tu državu članicu domaćina. Taj rok ne smije biti kraći od pet dana. Država članica koja je iskoristila tu mogućnost također utvrđuje rok nakon završetka prijevoznikove operacije koja se odnosi na takve cestovne dionice unutar kojega se to isto vozilo ili, u slučaju kombiniranog vozila, motorno vozilo te kombinacije, ne smije upotrebljavati u toj državi članici domaćinu za takve početne i/ili završne cestovne dionice ili kabotažu kako je definirano u Uredbi (EZ) br. 1072/2009. Taj rok ne smije biti dulji od [sedam] dana.

3. Države članice koje se koriste odstupanjem predviđenim stavkom 2., uz ono što je predviđeno stavkom 3. osiguravaju da se cestovni prijevoz smatra sastavnim dijelom kombiniranog prijevoza obuhvaćenog ovom Direktivom samo ako prijevoznik koji obavlja određeni cestovni prijevoz može predložiti jasne dokaze o relevantnim prethodnim operacijama te o tome kada je vozilo ušlo u državu članicu domaćina.
 4. Države članice koje se koriste odstupanjem predviđenim stavkom 2. obavješćuju Komisiju o tome prije nego primijene relevantne nacionalne mjere. One će preispitati ta pravila najmanje svakih pet godina te izvijestiti Komisiju o tome preispitivanju. Te države članice osigurat će da su pravila, uključujući trajanje dotičnih rokova, javno dostupna na transparentan način.
- (5) Članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

1. Države članice podnose Komisiji prvi put najkasnije do [xx/xx/xxxx – 18 mjeseci nakon prenošenja Direktive], a potom svakih [pet] godina, izvješće s informacijama povezanim s kombiniranim prijevozom obuhvaćenim ovom Direktivom na njihovu državnom području. Izvješće mora sadržavati informacije i statističke podatke, ako su dostupni,²⁵ koji se posebno odnose na glavne nacionalne i prekogranične koridore prijevoznih mreža koje se upotrebljavaju u kombiniranom prijevozu, broj vozila („cestovni vlak” računa se kao jedno vozilo), prevezene izmjenjive sanduke i kontejnere, prevezenu tonažu, popis terminala za pretovar koji pružaju usluge za kombinirani prijevoz te pregled svih primijenjenih i predviđenih nacionalnih mjera potpore.
 - (a) [...];
 - (b) [...];

²⁵ Komisija je uložila rezervu na ograničavanje izvješćivanja na dostupne informacije, jer se time obveza spušta ispod današnje razine.

- (c) [...];;
 - (d) [...].
2. Komisija donosi smjernice za države članice u kojima se opisuju metode za prikupljanje i predočavanje informacija o kombiniranom prijevozu iz stavka 1.
3. Na osnovi analize nacionalnih izvješća i podataka koji postoje na razini Unije, po prvi puta najkasnije do [xx/xx/xxx – devet mjeseci nakon isteka roka za podnošenja izvješća država članica], a nakon toga svakih [pet] godina, Komisija izrađuje i podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o sljedećem:
- (a) gospodarskom razvoju kombiniranog prijevoza;
 - (b) [...],
 - (c) [...],
 - (d) mogućim daljnjim mjerama, uključujući reviziju definicije kombiniranog prijevoza kako je utvrđena u članku 1. i prilagodbu popisa mjera iz članka 6.”

[Članak 6.]

- (6) U članku 6. dodaju se sljedeći stavci 4., 5., 6., 7. i 8.:
4. „Države članice mogu²⁶ poduzeti mjere za ostvarivanje cilja ove Direktive radi potpore ulaganjima u terminale za pretovar u pogledu:
- (a) izgradnje i, prema potrebi, proširenja takvih terminala za pretovar za potrebe kombiniranog prijevoza;

²⁶ Komisija se protivi promjeni izraza „moraju” u „mogu” te predlaže sljedeći tekst: ... *Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi potaknule ulaganja u ...*

(b) povećanja operativne učinkovitosti na postojećim terminalima.

4.a [...] ²⁷

Države članice osiguravaju da je svim prijevoznicima odobren otvoren pristup bez diskriminacije za sve objekte za pretovar koji primaju javnu potporu u razdoblju od najmanje pet godina ili dulje ako je to primjereno i/ili ako je to država članica predvidjela i ako je u skladu s pravom Unije. Države članice mogu utvrditi dodatne uvjete za utvrđivanje prihvatljivosti za potporu.

5. Države članice mogu poduzeti dodatne mjere za poboljšanje konkurentnosti kombiniranog prijevoza u odnosu na jednakovrijedan cestovni prijevoz.

Ne dovodeći u pitanje članke od 29. do 37. Direktive 2012/34/EU, takve se mjere mogu odnositi na jedan ili dio kombiniranog prijevoza, poput prijevoza na cestovnoj ili necestovnoj dionici, upotrijebljeno plovilo ili upotrijebljenu intermodalnu utovarnu jedinicu ili operacije pretovara.

6. Države članice bez odlaganja priopćuju Komisiji tekst mjera potpore poduzetih na temelju ovog članka.

7. Države članice periodično ponovno ocjenjuju potrebe tržišta kombiniranog prijevoza te prema potrebi prilagođavaju mjere za potporu kombiniranom prijevozu.

8. [...]

8.a Komisija mora procijeniti ²⁸ mogućnost osmišljavanja operativnih kriterija za kompatibilnost određenih vrsta pomoći za kombinirani prijevoz s unutarnjim tržištem i to s obzirom na stečeno iskustvo ²⁹.”;

²⁷ Komisija predlaže da se tekst zadrži u sljedećem pojednostavnjenom obliku: *Države članice osiguravaju da se prilikom provedbe takvih mjera prednost da osiguravanju dostatne zemljopisne raspoređenosti prikladnih objekata u Uniji, a osobito na osnovnim i sveobuhvatnim mrežama TEN-T.*

²⁸ Komisija se protivi uporabi izraza „mora” te smatra da se mora zadržati izraz „može”.

²⁹ U pogledu državne potpore, delegacija EL daje prednost prethodnoj formulaciji sadržanoj u izvješću o napretku bugarskog predsjedništva (dok. 7864/18).

(7) članci 7. i 9. brišu se.

(8) Umeće se sljedeći članak:

„Članak 9.a

1. [...]

2. [...]

3. Države članice objavljuju besplatno i na lako dostupan način relevantne informacije za potrebe primjene ove Direktive, uključujući potporu dostupnu gospodarskim subjektima i kontaktne točke u relevantnim nacionalnim tijelima. Države članice obavješćuju Komisiju o mjestu u kojemu su informacije objavljene, kao i o podacima za kontakt i različitim zadaćama relevantnih nacionalnih tijela.

4. Europska komisija objavljuje i ažurira popis kontaktnih točaka relevantnih nacionalnih tijela i provedbenih mjera o kojima su je izvijestile države članice, uključujući mjere iz članka 1. stavaka 3.a i 3.b”;

(9) Umeće se sljedeći članak:

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do XXXXXX [dvije godine od stupanja na snagu Direktive]. One o tome odmah obavješćuju Komisiju. Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenu izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik
