



Briselē, 2018. gada 30. novembrī
(OR. en)

**Starpiestāžu lieta:
2017/0290(COD)**

**13871/2/18
REV 2**

**TRANS 503
CODEC 1882**

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
K-ijas dok. Nr.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
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) – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. 2017. gada 10. novembrī Komisija pieņēma minēto priekšlikumu kā daļu no tiesību aktu kopuma par mobilitāti – "Eiropa kustībā", kas ir viena no Komisijas iniciatīvām saistībā ar mazemisiju mobilitāti. Šis priekšlikums ir Direktīvas 92/106/EEK ¹ (Kombinēto pārvadājumu direktīvas) pārskatīšana; minētā direktīva ir vienīgais Savienības līmeņa tiesību akts, ar ko tiešā veidā veicina pāreju no kravu autopārvadājumiem uz pārvadājumu veidiem, kuri rada mazāk emisiju, piemēram, uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, jūru un dzelzceļu.

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

II. PRIEKŠLIKUMA SATURS

2. Galvenais iniciatīvas mērķis ir vēl vairāk pastiprināt kombinēto pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar tālsatiksmes kravu autopārvadājumiem un tādējādi sekmēt pāreju no kravu autopārvadājumiem uz citiem pārvadājumu veidiem.
3. Priekšlikumā ir paredzēts minēto mērķi sasniegt ar šādiem pasākumiem:
 - paplašināt pašreizējās Direktīvas 92/106/EEK darbības jomu, tajā ietverot arī valstu iekšējos intermodālos pārvadājumus;
 - vienkāršot kombinēto pārvadājumu darbības definīciju un piešķirt elastību saistībā ar autoceļa posma garumu;
 - konkretizēt prasības par pierādījumiem, kas vajadzīgi attiecībā uz kombinēto pārvadājumu darbībām;
 - paplašināt ekonomiskā atbalsta pasākumus, galvenokārt investīcijas pārkraušanas termināļos, jo īpaši gar esošo *TEN-T* pamattīklu un visaptverošajiem tīkliem. Dalībvalstīm būtu jāīsteno papildu ekonomiskā atbalsta pasākumi (piemēram, atbrīvojumi nodokļu jomā) un jākoordinē pasākumi savā starpā un ar Komisiju.
4. Iniciatīva atbilst Normatīvās atbilstības un izpildes programmai (*REFIT*), jo tās mērķis ir atjaunināt un vienkāršot direktīvu.

III. DARBS EIROPAS PARLAMENTĀ

5. Eiropas Parlaments 2017. gadā lūdza Komisiju izstrādāt skaidrus, mūsdienīgus un visaptverošus kombinēto pārvadājumu noteikumus, ko iestādes varētu īstenot. Parlaments īpaši aicināja Komisiju pārskatīt Kombinēto pārvadājumu direktīvu, lai paplašinātu multimodāla transporta iespējas, likvidētu negodīgu praksi un nodrošinātu, ka tiek ievēroti ar kombinētajiem pārvadājumiem saistītie sociālās jomas tiesību akti.

6. Darbs ar tiesību akta priekšlikumu ir uzticēts Parlamenta Transporta un tūrisma komitejai (*TRAN*), kura par referenti ir iecēlusi *Daniela Aiuto* kundzi (*EFDD*, Itālija). 2018. gada 25. aprīlī referente komiteju iepazīstināja ar savu ziņojuma projektu. Ziņojumā ir ierosināti grozījumi, ar kuriem lielā mērā tiek atbalstīts Komisijas priekšlikums un kuros tiek atzīti agrāk veiktajā *REFIT* novērtējumā izdarītie konstatējumi; ziņojumā pat tiek ierosināts pastiprināt Komisijas priekšlikumu vairākās jomās (piemēram, tādās kā dalībvalstu ziņošanas pienākumi, fiskālie stimuli, kas dalībvalstīm būtu jāpiedāvā kombinēto pārvadājumu darbībām, vai investīcijas, ar ko atbalsta pārkraušanas termināļu attīstību vai esošo termināļu paplašināšanu). Balsojums komitejā notika 2018. gada 10. jūlijā.
7. Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu par priekšlikumu pieņēma 2018. gada 19. aprīlī.

IV. DARBS PADOMES STRUKTŪRĀS

8. Komisija priekšlikumu iesniedza 2017. gada 27. novembrī Intermodālo jautājumu darba grupā (turpmāk – "darba grupa"); pēc tam notika pirmā viedokļu apmaiņa. 2018. gada 12. un 25. janvārī tika detalizēti apspriests priekšlikuma ietekmes novērtējums.
9. Dosjē tika plaši apspriests Bulgārijas prezidentūras laikā. Kopumā delegācijas atzinīgi novērtēja paredzētās izmaiņas direktīvā, kas gadu gaitā ir zaudējusi savu nozīmību. Tās bija vienisprātis – lai mazinātu autoceļu satiksmes sastrēgumus un emisijas, ir jāpaātrina pārvadājumu pāreja uz citiem transporta veidiem, kas nav autotransports. Tomēr vairākas delegācijas pauda bažas par to, ka galvenā uzmanība priekšlikumā, šķiet, ir veltīta autoceļa posmam. Attiecībā uz atbalsta pasākumiem kopumā – delegācijas no ietekmes novērtējuma būtu vēlējušās saņemt izteiktāku palīdzību attiecībā uz to, kā vēl vairāk varētu pilnveidot minētos atbalsta pasākumus. Attiecībā uz atbalstu investīcijām – daudzas delegācijas apstrīdēja ierosināto mērķi ģeogrāfiski plaši izvietot pārkraušanas termināļus, argumentējot ar to, ka lēmums par termināļu izvietojumu un investīcijām tajos būtu jāpieņem saskaņā ar tirgus vajadzībām.

10. Turklāt daudzas delegācijas norādīja uz saikni starp šo priekšlikumu un dažiem pirmā mobilitātes tiesību aktu kopuma priekšlikumiem un to, ka šai saiknei vajadzēja pievērst vairāk uzmanības. Šajā sakarā tās uzsvēra, ka var palielināties kabotāžas darbības tāpēc, ka kabotāžas ierobežojumi, kas paredzēti Regulā (EK) Nr. 1072/2009 (tā dēvētajā Regulā par *piekļuvi tirgum*), neattiektos uz kombinēto pārvadājumu autoceļa posmu. Tās arī uzsvēra, ka būtu vajadzējis vēl vairāk izvērtēt saikni starp kombinēto pārvadājumu priekšlikumu un konkrētajiem noteikumiem par *transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu*, kas izklāstīti Direktīvās 96/71/EK un 2014/67/ES. Attiecīgi tās uzstāja, ka vajadzētu būt saskaņotībai starp atbilstīgajiem noteikumiem minētajos dosjē un, lai to nodrošinātu, pie tiem būtu jāstrādā paralēli.
11. TTE padome 2018. gada 7. jūnijā pieņēma progresa ziņojumu par šo dosjē. Pamatojoties uz BG prezidentūras progresa ziņojumu, AT prezidentūra ir turpinājusi darbu ar šo dosjē darba grupas sanāksmēs 2018. gada 24. oktobrī un 7. novembrī, kā arī lielā skaitā divpusējo apspriežu, ar nolūku precizēt delegāciju nostājas par galvenajiem dosjē jautājumiem un izveidot labākos iespējamus kompromisus, lai panāktu vispārēju pieeju.
12. Pamatojoties uz delegāciju komentāriem un ierosinājumiem, AT prezidentūras sagatavotajā kompromisa tekstā ir piedāvāti risinājumi un ierosināti precizējumi vairākos jautājumos, no kuriem galvenie ir šie:
 - *direktīvas darbības jomas* attiecināšana tikai uz *starptautiskajām* kombinēto pārvadājumu darbībām, proti, starp dalībvalstīm vai starp dalībvalstīm un trešo valsti. Tas praktiski saglabā pašreizējās kombinēto pārvadājumu direktīvas darbības jomu (starp dalībvalstīm), bet tas ietver precizējumu attiecībā uz darbībām trešās valstīs, pēc EKT nolēmuma lietā C-2/84 (ja vien ir izpildīti attiecināmības nosacījumi kombinēto pārvadājumu darbībām);

- *identifikācijas prasības kombinēto pārvadājumu darbībām: intermodālu kravas vienību identifikācija atbilstoši starptautiskajiem standartiem ISO6346 un EN130344 ir nepieciešama puspiekabēm bez vilces vienības, noņemamās virsbūves vai konteīnera, bet tā nebūs nepieciešama piekabēm, transporta līdzekļiem ar vilces vienību un ar celtņi neapstrādājamām puspiekabēm;*
- *150 km limita palielināšana katram autoceļa posmam būs katras dalībvalsts ziņā, saskaņā ar tās reģionālajām īpatnībām. Tā kā pārkraušanas termināļu ģeogrāfiskā atrašanās vieta un izvietojums dalībvalstīs ir ļoti atšķirīgi, katrai dalībvalstij būs iespēja noteikt, ar kādiem noteikumiem autoceļu posmi var pārsniegt 150 km limitu – tā, lai sasniegtu tuvāko piemēroto termināli dalībvalsts teritorijā. Lai palīdzētu kombinēto pārvadājumu operatoriem, dalībvalstīm būs pienākums publiskot iepriekš minētos noteikumus;*
- *nediskriminējoša piekļuve pārkraušanas termināļiem, kam ir publisks finansējums, vismaz 5 gadus. Šis noteikums atspoguļo dažu dalībvalstu bažas attiecībā uz faktu, ka nediskriminējošu piekļuvi publiski finansētiem vai līdzfinansētiem termināļiem tās var garantēt tikai uz noteiktu laiku, ja vien tas nav konkrēti noteikts līgumā. Tomēr dalībvalstīm būs iespēja paplašināt atvērto piekļuvi uz posmu, kas pārsniedz piecus gadus;*
- *Komisijai ir pienākums izvērtēt iespēju vienkāršot valsts atbalsta noteikumus, kas attiecas uz kombinēto pārvadājumu darbībām.*

V. GALVENAIS NEATRISINĀTAIS JAUTĀJUMS

Saikne ar Mobilitātes paketi I attiecībā uz kabotāžas noteikumiem un transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu darbā

13. Komisijas priekšlikums paredz negrozīt direktīvas 2. pantu attiecībā uz valstu kvotām un aizliegumu valstīm piešķirt atļaujas kombinēto pārvadājumu darbībām. Komisijas priekšlikums arī paredz negrozīt 4. pantu, proti, to, ka pārvadātāji (kuri atbilst Regulā (EK) Nr. 1071/2009 un Nr. 1072/2009 noteiktajiem nosacījumiem) ir tiesīgi veikt kabotāžu sākotnējā vai pēdējā autoceļa posmā, kas ir daļa no kombinēto pārvadājumu darbības starp dalībvalstīm, bet arī dalībvalsts iekšienē.
14. Jau no sākuma apspriedēs par šo priekšlikumu Padomē vairākas delegācijas ierosināja saglabāt pašreizējās direktīvas darbības jomu (t. i., starptautisku kombinēto pārvadājumu darbības), jo, pēc to domām, jaunā darbības joma atbilstu iekšzemes kabotāžas liberalizācijai. Šīs delegācijas apšaubā izvēli par labu politikai, kas stimulētu kombinēto pārvadājumu darbības, kā rezultātā varētu palielināties nelegāla kabotāža vai negodīga konkurence tāpēc, ka daži pārvadātāji piedāvā lētākus pakalpojumus. Tādēļ tās ierosina 4. pantu svītrot no pašreizējās Kombinēto pārvadājumu direktīvas. Citas delegācijas iebilst pret šo viedokli.
15. Vairākums delegāciju piekrīt, ka attiecībā uz kombinēto pārvadājumu autoceļa posmiem pastāv cieša saikne ar kabotāžas jautājumu šajā direktīvā un Regulā (EK) Nr. 1072/2009 – tā dēvētajā Regulā par *piekļuvi tirgum*, kā arī ar konkrētajiem noteikumiem par *transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu*, kas izklāstīti Direktīvās 96/71/EK un 2014/67/Es² – tā dēvēto *lex specialis*. Šajā sakarā tās ir konsekventi uzsvērušas, ka vajadzētu būt saskaņotībai starp atbilstīgajiem noteikumiem minētajos dosjē un, lai to nodrošinātu, pie tiem būtu jāstrādā paralēli. Noteikumu par transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu kombinēta pārvadājuma sākotnējā un pēdējā autoceļa posmā piemērošana pašlaik tiek reglamentēta priekšlikumā direktīvai, ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā, tā dēvētajā "*lex specialis*" (2. panta 2.b punkts) un 12e) apsvērums).

² Komisijas priekšlikums: COM(2017) 278 *final* – 2017/0121 (COD).

16. Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmēs 2018. gada 14. un 28. novembrī divas dalībvalstis, ko atbalstīja vairākas citas delegācijas, vēlreiz uzsvēra, ka ir jāsvīturo pašreizējās direktīvas 4. pants. Cita dalībvalstu grupa atkārtoti pauda, ka iebilst pret 4. panta svītrošanu. Prezidentvalsts attiecīgi ierosina kompromisu, proti, grozīt 4. pantu, dodot iespēju dalībvalstīm ierobežot laikposmu, kurā transportlīdzeklis var sniegt pakalpojumus sākotnējā un/vai pēdējā autoceļa posmā uzņemošajā dalībvalstī.
17. Citi neatrisinātie jautājumi ir norādīti zemsvītras piezīmēs šā ziņojuma pielikumā pievienotajā tekstā.
18. Visas delegācijas, kā arī Komisija, ir iesniegušas vispārējās izpētes atrunu par pēdējo teksta redakciju (šā ziņojuma pielikumā).
19. Komisija pilnībā saglabā savu nostāju par visu kompromisa priekšlikumu, kamēr tiek risinātas sarunas ar Eiropas Parlamentu.
20. DK un MT ir iesniegušas parlamentāras izpētes atrunas saistībā ar priekšlikumu.

VI. SECINĀJUMI

21. Pastāvīgo pārstāvju komiteja tiek aicināta izskatīt šā ziņojuma pielikumā izklāstīto tekstu un, ja iespējams, atrisināt neatrisinātos jautājumus, lai Padome 2018. gada 3. decembra sanāksmē varētu panākt vispārēju pieeju par šo priekšlikumu.

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 ³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁴,

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 %.

³ OV C , , . lpp.

⁴ OV C , , . lpp.

- (2) Transporta darbības negatīvās ietekmes samazināšana paliek viens no Savienības transporta politikas galvenajiem mērķiem. Padomes Direktīva 92/106/EEK ⁵, 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) [...] ⁶

⁵ 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.).

⁶ Komisijai ir atruna par darbības jomas samazināšanu atbilstīgi atrunai 1. panta 1. punktā.

- (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.
- (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 atvieglot 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, attiecīgā dalībvalsts var izvēlēties neuzskatīt attiecīgo darbību par kombinēto pārvadājumu un tādēļ nepiemērot atbalsta pasākumus, kas paredzēti šajā direktīvā un/vai Direktīvā 96/53/EEK attiecībā uz svāra atbrīvojumiem, kas attiecas uz kombinētajiem pārvadājumiem.⁷

⁷ Komisijai ir atruna par šo apsvērumu atbilstīgi Komisijas atrunām par 1. panta 3.a un 3.b punktu.

(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 jākvalificējas 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) Novocojusī 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*)⁸, 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.

⁸ 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 programmu⁹. 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 būtu¹⁰ [...] 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.

⁹ Kā paredzēts Regulā (ES) 1303/2013, īpaši tās 71. pantā.

¹⁰ Atbilstīgi savām piezīmēm par 6. panta 8.a punktu, Komisija iebilst pret termina "*var (izvērtēt)*" aizstāšanu ar "*būtu (jāizvērtē)*".

- (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 ¹¹, kā arī dalībvalstīm būtu jāvāc 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 atkaljāizmanto 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) [...]

¹¹ Komisija ir iesniegusi atrunu par šo apsvērumu, jo 5. pantā nav paredzēta nekāda informācijas vākšana ES līmenī.

(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 ¹² 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 konteinerā, kas identificēts 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 celtni neapstrādājamas puspiekabes ¹³, ko posmā, kas nav autoceļš, ved pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai izmantojot jūras transportu.

[...] ¹⁴

- 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.

¹² Komisijai ir atruna par darbības jomu. Pēc Komisijas domām, priekšlikuma darbības joma ar to tiek samazināta par 20 %.

¹³ Komisijai ir atruna par to, ka ar celtni neapstrādājamas puspiekabes ir izslēgtas no identifikācijas prasībām.

¹⁴ Komisija, ko atbalsta BE, LU un PT, dotu priekšroku tam, lai ar celtni neapstrādājamām puspiekabēm tiktu saglabāts identifikācijas pienākums pēc pārejas perioda.

3. Katrs 2. punktā minētais autoceļa posms nepārsniedz 150 km taisnā līnijā;¹⁵

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 / dzelzceļa¹⁶ 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 jauda¹⁷ nav pieejama, un identificē piemērotas alternatīvas¹⁸. Dalībvalstis publicē minētos noteikumus.

¹⁵ Komisijai ir atruna par to, ka tiek svītrots 20 % ierobežojums un saistītā atsauce 3. pantā.

¹⁶ MT, PL un PT ierosina pievienot jūras ostas.

¹⁷ Komisijai ir spēcīga atruna attiecībā uz to, ka tiesības pretendēt uz atbalstu tiek samazinātas zem šodienas līmeņa. Komisija ierosina šo punktu aizstāt ar šādu formulējumu: "*Ja 150 km rādiusā taisnā līnijā nav iespējams atrast autoceļu / dzelzceļa termināli, kas ir piemērots pārkraušanas iekārtu, termināļa jaudas, termināļa atvēršanas laiku un/vai piemērotu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu ziņā, šo autoceļa posma garumu kombinētajiem pārvadājumiem var pārsniegt, lai sasniegtu ģeogrāfiski vistuvāko piemēroto transporta termināli, kuram ir vajadzīgā pārkraušanas iekārtu jauda.*"

¹⁸ Komisija, ko atbalsta BE un LU, dod priekšroku šā teksta iepriekšējai versijai – ar saskaņotiem noteikumiem ES līmenī.

- 3.b Dalībvalsts var nolemt nepiemērot atbalsta pasākumus, kuri paredzēti šīs direktīvas 6. pantā, autoceļa posmam, kas šķērso tās teritoriju, neiekraujot vai neizkraujot kravu. Minētā dalībvalsts var Direktīvas 96/53/EK nolūkos lemt, ka šādu autoceļa posmu neuzskata par kombinēta pārvadājuma daļu. Dalībvalstis publicē minētos noteikumus.^{19 20 21}
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;

¹⁹ Komisijai ir spēcīga atbilde par šo punktu.

²⁰ IT, PL, SI un FI ir atbilde par šo punktu.

²¹ SI ierosina alternatīvu formulējumu šim punktam: *"ES dalībvalsts šķērsošana tranzītā kombinētā pārvadājuma sākotnējā vai pēdējā autoceļa posmā ir atļauta/iespējama vienīgi tad, ja dalībvalsts nepiedāvā piemērotu kombinētā pārvadājuma termināli."*

- 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) [...] ²²;
 - 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 ²³;
 - 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;

²² Komisijai ir atruna par šā punkta svītrosānu saistībā ar 20 % ierobežojuma svītrosānu no 1. panta 3. punkta b) apakšpunkta.

²³ Komisija ierosina svītrot šo apakšpunktu, lai atspoguļotu ierosināto grozījumu 15. zemspītras piezīmē 1. panta 3.a punktā un atkal iekļautu formulējumu no BG progresā ziņojuma: "*ja autoceļa posms pārsniedz 150 km taisnā līnijā, pamatojums attāluma pārsniegšanai saskaņā ar 1. panta 3.a punktā paredzētajiem nosacījumiem.*"

- pēdējā autoceļa posma gadījumā apstiprinājums no pēdējā pārkraušanas termināla 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 angliski.

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 ²⁴.

5. Šādus pierādījumus var sniegt elektroniski, izmantojot pārskatāmu strukturētu formātu, kuru var izmantot tieši glabāšanai un apstrādei datorā.

²⁴ Pieskaņojoties jaunākajam kompromisam Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. panta 4.a punktā.

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.
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 [7] 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 ²⁵, 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) [...];

²⁵ COM ir atruna par ziņošanu, to ierobežojot tikai līdz viegli pieejamai informācijai, kas attiecīgi samazinātu prasību zemāk par pastāvošo līmeni.

- 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 ²⁶ veikt pasākumus, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi atbalstīt investīcijas pārkraušanas termināļos attiecībā uz:
- a) šādu kombinēto pārvadājumu pārkraušanas termināļu būvi un vajadzības gadījumā paplašināšanu;

²⁶ COM iebilst pret īstenības izteiksmes mainīšanu uz "var" un ierosina šādu formulējumu:
"...Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai veicinātu investīcijas..."

b) darbības efektivitātes paaugstināšanu esošajos termināļos.

4.a [...] ²⁷

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 ²⁸ iespēju izstrādāt darbības kritērijus dažu veidu atbalsta kombinētajiem pārvadājumiem saderībai ar iekšējo tirgu, ņemot vērā gūto pieredzi. ²⁹

²⁷ COM ierosina vienkāršāku teksta formulējumu: *"Dalībvalstis nodrošina, ka tad, kad šādi pasākumi tiek īstenoti, prioritāte ir piemērotu vietu pietiekamai ģeogrāfiskai izplatībai Savienībā, konkrēti gar TEN-T pamattīklu un visaptverošo tīklu."*

²⁸ COM iebilst pret īstenības izteiksmes izmantošanu un uzskata, kā jāpatur vārds "var".

²⁹ Attiecībā uz valsts atbalstu EL dod priekšroku iepriekšējam formulējumam, kas bija iekļauts BG prezidentūras progresa ziņojumā (dok. 7864/18).

(7) direktīvas 7. un 9. pantu svītros.

(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*
