



Briuselis, 2024 m. lapkričio 22 d.
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Tarpinstitucinė byla:
2023/0396(COD)

PRANEŠIMAS

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 12831/24

Komisijos dok. Nr.: 15200/23 + ADD1

Dalykas: Pasirengimas 2024 m. gruodžio 5 d. įvyksiančiam Tarybos (transportas,
telekomunikacijos ir energetika) posėdžiui
Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl
įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos
direktyva 92/106/EEB ir dėl sutaupyto išorės sąnaudų apskaičiavimo bei
agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir
Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056
– Pažangos ataskaita

I. IVADAS

- 2023 m. lapkričio 7 d. Komisija pateikė pirmiau nurodytą pasiūlymą (toliau – Mišriojo vežimo direktyva) Europos Parlamentui ir Tarybai. Šis pasiūlymas yra Krovinių transporto žalinimo dokumentų rinkinio¹, pristatyto 2023 m. liepos mėn. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos² kontekste, paskutinė dalis.

¹ Dok. ST 11856/23.

² [Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį.](#)

2. Kiti trys į šį dokumentų rinkinį įtraukti pasiūlymai yra pasiūlymas peržiūrėti direktyvą dėl tam tikrų kelių transporto priemonių masės ir matmenų, Reglamento dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos („CountEmissions EU“) projektas ir Reglamento dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje projektas.
3. Mišriojo vežimo direktyvoje siūloma iš dalies pakeisti šiuo metu galiojančią 1992 m. direktyvą³ numatant paskatas, kad būtų platesniu mastu pereinama nuo krovinių vežimo keliais prie įvairiarūšio vežimo, kuriuo geresnis geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos aplinkosauginis veiksmingumas ir energijos vartojimo efektyvumas derinamas su kelių transporto prieinamumu ir lankstumu. Siekiama, kad ekonominės veiklos vykdytojams įvairiarūšis vežimas taptų patrauklesnis, kartu mažinant neigiamas išorės sąnaudas, pvz., išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, oro taršą, spūstis ir kelių eismo įvykius.
4. Vienas iš pagrindinių elementų siekiant šio tikslo yra siūloma nauja „mišriojo vežimo operacijos“ apibrėžtis, šį terminą suprantant kaip tam tikras sąlygas atitinkančią „įvairiarūšio vežimo operaciją“, vykdomą Sąjungos teritorijoje. Jei operacija atitinka pasiūlyme nustatytas sąlygas, jai būtų galima taikyti įvairias ES masto paskatas ir nacionalines paramos priemones.
5. Kalbant apie skaitmenizavimą, Mišriojo vežimo direktyvoje taip pat siūloma iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos⁴ (toliau – eFTI), kad eFTI platformos galėtų būti naudojamos atitinkamai reikalavimams apskaičiuoti ir agreguotiems duomenims apie ekonominę sektoriaus plėtrą rinkti. Be to, siekiant dar labiau palengvinti įvairiarūšį vežimą, pasiūlyme nustatomos taisyklės dėl perkrovimo terminalams taikomų skaidrumo reikalavimų.
6. Mišriojo vežimo direktyva yra trečias mėginimas iš dalies pakeisti 1992 m. direktyvą, kuri laikoma pasenusia ir manoma, kad jos taikymo sritis yra ribota. Komisijos pasiūlymai dėl šio teisės akto peržiūros 1998 m. ir 2017 m. vėliau buvo atsiimti.

³ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (*OL L 368, 1992 12 17, p. 38–42*).

⁴ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (*OL L 249, 2020 7 31, p. 33–48*).

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

7. Atsakingu komitetu Europos Parlamentas paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN). 2024 m. rugsėjo 13 d. TRAN komitetas pranešėju paskyrė Flavio TOSI (PPE, IT). Jis pakeitė ankstesnį pranešėją Massimiliano SALINI (PPE, IT); šis 2024 m. kovo 1 d. paskelbė darbo dokumentą⁵, kuriame pateiktos rekomendacijos.
8. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę⁶ priėmė 2024 m. vasario 14 d. įvykusioje 585-ojoje plenarinėje sesijoje. Regionų komitetas nuomonę⁷ priėmė 2024 m. sausio 31 d.–vasario 1 d. įvykusioje 159-ojoje plenarinėje sesijoje.

III. DARBAS TARYBOJE

9. Komisija pasiūlymą ir jo poveikio vertinimą pristatė Transporto darbo grupės (įvairiarūšio vežimo klausimai ir tinklai) 2023 m. lapkričio 17 d. posėdyje, pirmininkaujant Ispanijai.
10. Pirmininkaujanti Belgija pasiūlymą išsamiai nagrinėjo vienuolikoje darbo grupės posėdžių, parengė septynis kompromisinius tekstus ir 2024 m. birželio 18 d. Tarybai pateikė pažangos ataskaitą⁸.
11. Pirmininkaujant Vengrijai šis dokumentas buvo toliau nagrinėjamas 2024 m. rugsėjo 10 d. ir spalio 1 d. darbo grupės posėdžiuose. 2024 m. spalio 16 d. pirmininkaujanti valstybė narė surengė diskusiją Nuolatinių atstovų komitete, kad būtų pateiktos tolesnės gairės.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_LT.pdf

⁶ Dok. ST 10705/24.

⁷ Dok. ST 06311/24.

⁸ Dok. ST 10275/24.

IV. DARBAS SIEKIANT KOMPROMISO

12. Pirmininkaujanti Vengrija darbą dėl šio dokumento pradėjo išnagrinėdama lankstesnį požiūrį ir apsvarstė skirtingas valstybių narių nuomones. Buvo aišku, kad Komisijos pasiūlyme pateikta nauja mišriojo vežimo apibrėžtis, grindžiama išorės sąnaudų sumažinimo bent 40 % riba, nesusilauks pakankamai paramos. Kai kurios delegacijos palankiai įvertino Belgijos pirmininkavimo laikotarpiu parengtą paskutinį kompromisą, kuriame nustatytas reikalavimas kad ne mažiau kaip 50 % vežimo operacijų būtų vykdoma ne automobilių keliais, tačiau jis vėl nesulaukė pakankamo pritarimo. Tuo pat metu kai kurios delegacijos prašė nustatyti automobilių keliu einančios atkarpos fiksuoto atstumo ribą, o kai kurios delegacijos pasiūlė grįžti prie 2018 m. Tarybos bendrame požiūryje pateiktos apibrėžties, kurioje buvo nustatyta 150 km riba⁹.
13. Pirmiausia, pirmininkaujanti valstybė narė pateikė diskusijoms skirtą dokumentą, kuriame, be reikalavimo, kad ne mažiau kaip 50 % vežimo operacijų būtų vykdoma ne automobilių keliais, numatytos dvi galimybės. Pagal pirmąją galimybę nustatyta automobilių keliu einančios atkarpos 150 km viršutinė riba, numatant išimtis, kad būtų galima pasiekti artimiausią tinkamą perkrovimo terminalą. Pagal antrąją galimybę pasiūlyta automobilių keliu einančios atkarpos 150 km ribą išlaikyti tik vežimo automobilių keliais ir vandens transportu jungčių atveju, panašiai kaip ir dabartinėse taisyklėse. Kalbant apie vežimo automobilių keliais ir geležinkeliais jungtis, ji pasiūlė suteikti valstybėms narėms galimybę lanksčiai nustatyti kelis automobilių keliu einančios atkarpos atstumus ir atitinkamai nuspręsti, kokias paskatas taikyti. Buvo siekiama rasti kompromisą, atspindintį skirtingas valstybių narių geografines aplinkybes ir logistikos infrastruktūrą. Tačiau, daugelio delegacijų nuomone, antrąją galimybę yra pernelyg sudėtinga įgyvendinti ir gali kilti rizika, kad taisyklės visoje Sąjungoje bus suskaidytos.
14. Tuomet pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė kompromisinį tekstą dėl visų straipsnių. Kalbant apie pagrindinį – mišriojo vežimo taikymo srities – klausimą, kompromisas buvo grindžiamas pirmąja diskusijoms skirtame dokumente nurodyta galimybe, t. y. ne mažiau kaip 50 % vežimo operacijų naudojantis ne automobilių keliais ir 150 km automobilių keliu einančios atkarpos atstumo riba. Buvo įtrauktos aiškiai apibrėžtos sąlygos, paaiškinant, kada automobilių keliu einančios atkarpos viršutinė riba gali būti viršyta.

⁹ Dok. ST 15147/18.

15. Be to, pirmininkaujanti valstybė narė išnagrinėjo būdus, kaip išspręsti klausimą, susijusį su skaitmeninėmis platformomis, kuriomis gali būti naudojamos siekiant patikrinti atitiktį reikalavimams planuojant mišriojo krovinių vežimo operaciją ir kaip atitikties įrodymas atliekant tikrinimus keliuose. Daugelis delegacijų laikėsi nuomonės, kad pradinis pasiūlymas dėl laikinos skaitmeninės geografinių duomenų kodavimo platformos, kurią turėtų sukurti Komisija, yra sudėtingas ir nereikalingas. Todėl pirmininkaujanti valstybė narė į savo kompromisą įtraukė apsaugos sąlygą, kuria užtikrinama, kad mišriojo vežimo paslaugų organizatoriams nereikės naudotis eFTI platformomis tol, kol nebus sertifikuota pakankamai reikiamas naujas funkcijas užtikrinančių eFTI platformos paslaugų teikėjų.
16. Be to, pirmininkaujanti valstybė narė iš dalies pakeitė nuostatas dėl nacionalinių strategijų pagrindų, skirtų mišriojo krovinių vežimo naudojimui palengvinti, paaiškindama, be kita ko, kad tikslas sumažinti bendras mišriojo vežimo operacijų sąnaudas yra savanoriško ir aspiracinio pobūdžio.
17. Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat bandė rasti tinkamą sprendimą dėl nuostatos, pagal kurią transporto priemonėms, vykdančioms mišriojo vežimo operacijas vežimo automobilių keliais atkarpose, būtų netaikomi draudimai vairuoti: ji pasiūlė kelias nukrypti leidžiančias nuostatas.
18. Į pirmininkaujančios valstybės narės kompromisą darbo grupėje reaguota įvairiai. Atsižvelgdama į tai, pirmininkaujanti valstybė narė padarė išvadą, kad siekiant pajudėti iš vietos nagrinėjant šį pasiūlymą, pirmiausia reikia patikslinti mišriojo krovinių vežimo apibrėžtį, nes ja nustatoma, koku atveju galima takyti paskatas ir paramos priemonės.
19. Todėl pirmininkaujanti valstybė narė nusprendė paprašyti Nuolatinių atstovų komiteto pateikti gaires dviem klausimais: pirma, ar apibrėžties pagrindą gali sudaryti sąlygų dėl ne mažiau kaip 50 % vežimo operacijų vykdymo ne automobilių keliais ir dėl automobilių keliu einančios atkarpos atstumo ribos, pavyzdžiui, 150 km, derinys; antra – ar tam tikroms konkrečioms situacijoms reikia numatyti išimtis. Nuolatinių atstovų komiteto diskusijų rezultatai parodė, kad valstybių narių nuomonės dėl mišriojo krovinių vežimo taikymo srities vis dar skiriasi: kai kurios tvirtai pritaria tam, kad būtų nustatyta fiksuota automobilių keliu einančios atkarpos riba, kitos pirmenybę teikia procentinių dalių metodui, o trečioji grupė yra pasirengusi laikytis lankstaus požiūrio. Be to, kelios valstybės narės laikėsi nuomonės, kad dar pernelyg anksti suteikti mišriojo vežimo paslaugų organizatoriams galimybę naudotis eFTI platformomis.

20. Reikia tęsti darbą, kad būtų rastas kompromisas dėl neišspręstų klausimų. Kai kurioms valstybėms narėms itin svarbios yra paskatos naudotis krovinių vežimo geležinkeliais jungtimis. Šiuo atžvilgiu galėtų būti išnagrinėtos atskiros nuostatos dėl operacijų, susijusių su perkrovimu automobilių kelių ir geležinkelio terminaluose, ir dėl operacijų, susijusių su perkrovimu automobilių kelių ir vandens transporto terminaluose, su sąlyga, kad toks požiūris galėtų užtikrinti teisinį tikrumą ir nesukeltų susiskaidymo. Kartu salų valstybės narės pabrėžia, kad svarbu išlaikyti siūlomas nuostatas dėl tvaraus įvairiarūšio vežimo tarp salų bei salų valstybių narių ir žemyno.

V. IŠVADA

21. Nuolatinių atstovų komitetas, atsižvelgdamas į 2024 m. lapkričio 27 d. savo posėdžio rezultatus, prašo Tarybos susipažinti su Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos peržiūros darbo pažangos ataskaita.
-