



Briselē, 2024. gada 22. novembrī
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

**Starpiestāžu lieta:
2023/0396(COD)**

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Iep. dok. Nr.:	12831/24
K-jas dok. Nr.:	15200/23 + ADD1
Temats:	Gatavošanās <u>Transporta</u> , telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2024. gada 5. decembra sanāksmei Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko Padomes Direktīvu 92/106/EEK groza attiecībā uz intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 groza attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu ģenerēšanu – progresu ziņojums

I. IEVADS

1. Komisija 2023. gada 7. novembrī iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei minēto priekšlikumu (turpmāk – “Kombinēto pārvadājumu direktīva”). Priekšlikums bija kravu pārvadājumu zaļināšanas ¹ tiesību aktu kopuma pēdējais elements, kas iesniegts 2023. gada jūlijā saistībā ar Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju ².

¹ ST 11856/23.

² [Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni.](#)

2. Trīs pārējos kopuma priekšlikumos ir iekļauta Direktīvas par noteiktu transportlīdzekļu svaru un gabarītiem pārskatīšana, projekts Regulai par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti (“*CountEmissions EU*”) un projekts Regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā.
3. Kombinēto pārvadājumu direktīvā ir ierosināts grozīt pašlaik spēkā esošo 1992. gada direktīvu ³, stimulējot apjomīgāku pāreju no kravu autopārvadājumiem uz intermodālajiem pārvadājumiem, kas apvieno labāko dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas sniegumu no vides viedokļa un energoefektivitāti ar autopārvadājumu pieejamību un elastību. Mērķis ir padarīt intermodālos pārvadājumus pievilcīgākus ekonomikas dalībniekiem, vienlaikus samazinot negatīvās ārējās izmaksas, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisijas, gaisa piesārņojumu, sastrēgumus un ceļu satiksmes negadījumus.
4. Svarīgs elements šā mērķa sasniegšanā ir ierosinātā jaunā “kombinēto pārvadājumu” definīcija, kurus saprot kā “intermodālu pārvadājumu”, kas atbilst konkrētiem nosacījumiem un tiek veikts Savienības teritorijā. Pārvadājumi, kas atbilstu šajā priekšlikumā izklāstītajiem nosacījumiem, varētu pretendēt uz dažādiem ES mēroga stimuliem, kā arī uz valstu atbalsta pasākumiem.
5. Digitalizācijas jomā Kombinēto pārvadājumu direktīvā ir arī ierosināts grozīt Regulu (ES) 2020/1056 par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju ⁴ (turpmāk – “*eFTI*”), lai *eFTI* platformas varētu izmantot atbilstības aprēķinam un apkopoto datu vākšanai par nozares ekonomisko attīstību. Turklāt priekšlikumā ir paredzēti noteikumi par pārredzamības prasībām pārkraušanas termināļiem, lai vēl vairāk veicinātu intermodālos pārvadājumus.
6. Kombinēto pārvadājumu direktīva ir trešais mēģinājums grozīt 1992. gada direktīvu, kas tiek uzskatīta par novecojušu un ar ierobežotu darbības jomu. Komisijas priekšlikumi par tiesību akta pārskatīšanu 1998. un 2017. gadā pēc tam tika atsaukti.

³ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm, *OV L 368, 17.12.1992., 38.–42. lpp.*

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju, *OV L 249, 31.7.2020., 33.–48. lpp.*

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

7. Eiropas Parlaments par atbildīgo komiteju nozīmēja Transporta un tūrisma komiteju (TRAN). TRAN 2024. gada 13. septembrī par referentu iecēla *Flavio TOSI* kungu (PPE, IT). Viņš aizstāja iepriekšējo referentu *Massimiliano SALINI* kungu (PPE, IT), kurš 2024. gada 1. martā publicēja darba dokumentu ⁵ ar ieteikumiem.
8. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 585. plenārsēdē 2024. gada 14. februārī pieņēma atzinumu ⁶. Reģionu komiteja 159. plenārsēdē 2024. gada 31. janvārī–1. februārī pieņēma atzinumu ⁷.

III. DARBS PADOMĒ

9. Komisija Spānijas prezidentūras laikā 2023. gada 17. novembrī iepazīstināja “Transporta jautājumu darba grupu – intermodālo pārvadājumu jautājumi un tīkli” ar priekšlikumu un tās sagatavoto ietekmes novērtējumu.
10. Prezidentvalsts Beļģija priekšlikumu padziļināti izskatīja vienpadsmit darba grupas sanāsmēs, sagatavoja septiņus kompromisa dokumentus un 2024. gada 18. jūnijā iesniedza Padomei progresu ziņojumu ⁸.
11. Prezidentvalsts Ungārija turpināja izskatīt šo dosjē darba grupā 2024. gada 10. septembrī un 1. oktobrī. Prezidentvalsts 2024. gada 16. oktobrī rīkoja diskusiju Pastāvīgo pārstāvju komitejā, lai saņemtu papildu norādījumus.

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

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 06311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. DARBS PIE KOMPROMISA

12. Prezidentvalsts Ungārija sāka darbu pie šā dosjē, izpētot elastīgāku pieeju un ņemot vērā dalībvalstu atšķirīgos viedokļus. Bija skaidrs, ka Komisijas priekšlikumā iekļautā jaunā kombinēto pārvadājumu definīcija, kuras pamatā ir ārējo izmaksu ietaupījumi vismaz 40 % apmērā, nesaņemtu pietiekamu atbalstu. Dažas delegācijas atzinīgi novērtēja pēdējo Beļģijas prezidentūras laikā sagatavoto kompromisu, kurā bija noteikta prasība vismaz 50 % no kopējā maršruta veikt ar transportu, kas nav autotransports, taču arī šis kompromiss neguva pietiekamu atbalstu. Tajā pašā laikā dažas delegācijas lūdza noteikt fiksētu attāluma ierobežojumu autoceļa posmā, un dažas delegācijas ierosināja atgriezties pie definīcijas Padomes 2018. gada vispārējā pieejā, kurā minētais ierobežojums tika noteikts 150 km apmērā ⁹.
13. Pirmajā solī prezidentvalsts iesniedza diskusiju dokumentu ar diviem risinājumiem papildus prasībai, ka vismaz 50 % no kopējā maršruta jāveic ar transportu, kas nav autotransports. Pirmais risinājums paredzēja 150 km ierobežojumu autoceļa posmā ar izņēmumiem, kas paredzēti nokļūšanai tuvākajā piemērotajā pārkraušanas terminālī. Otrajā risinājumā bija ierosināts 150 km ierobežojumu autoceļa posmā saglabāt tikai attiecībā uz autoceļu un ūdenstransporta savienojumiem, līdzīgi kā pašreizējos noteikumos. Risinājumā, kas attiecas uz autoceļu un dzelzceļa savienojumiem, bija ierosināts ļaut dalībvalstīm elastīgāk noteikt vairākus attāluma diapazonus autoceļa posmam un attiecīgi izlemt, kurus stimulus piemērot. Mērķis bija rast kompromisu, kas būtu atbilstošs atšķirīgajiem ģeogrāfiskajiem apstākļiem un loģistikas infrastruktūrai dalībvalstīs. Tomēr daudzas delegācijas uzskatīja, ka otro risinājumu ir pārāk sarežģīti īstenot un tas rada noteikumu sadrumstalotības risku visā Savienībā.
14. Pēc tam prezidentvalsts ierosināja kompromisa dokumentu par visiem pantiem. Attiecībā uz galveno jautājumu par kombinēto pārvadājumu darbības jomu kompromiss bija balstīts uz pirmo diskusiju dokumentā izklāstīto risinājumu, t. i., vismaz 50 % no kopējā maršruta veikt ar transportu, kas nav autotransports, un ievērot 150 km attāluma ierobežojumu autoceļa posmā. Tika iesniegts skaidri definēts nosacījumu kopums, kurā precizēts, kādos gadījumos var pārsniegt attāluma ierobežojumu autoceļa posmā.

⁹ ST 15147/18.

15. Prezidentvalsts arī pētīja, kā risināt problēmu saistībā ar digitālo platformu izmantošanu atbilstības apstiprināšanai, plānojot kombinēto pārvadājumu, un atbilstības pierādīšanai pārbaudēs uz ceļiem. Daudzas delegācijas uzskatīja, ka sākotnējais ierosinājums par pagaidu digitālās ģeokodēšanas platformu, kas jāizstrādā Komisijai, ir sarežģīts un nevajadzīgs. Līdz ar to prezidentvalsts savā kompromisā iekļāva drošības klauzulu, kas nodrošina, lai kombinēto pārvadājumu organizatoriem *eFTI* platformas nebūtu jāizmanto, kamēr attiecībā uz nepieciešamajām jaunajām funkcijām nebūs sertificēts pietiekams skaits *eFTI* platformu pakalpojumu sniedzēju.
16. Turklāt prezidentvalsts grozīja noteikumus par valstu politikas satvariem, lai atvieglotu kombinēto pārvadājumu ieviešanu, cita starpā, precizējot, ka mērķis samazināt kombinēto pārvadājumu kopējās izmaksas ir brīvprātīgs un vēlams.
17. Prezidentvalsts arī centās rast piemērotu risinājumu attiecībā uz noteikumu, ar kuru transportlīdzekļus kombinēto pārvadājumu autoceļa posmos atbrīvo no braukšanas aizliegumiem, un ierosināja vairākas atkāpes no noteikuma.
18. Darba grupas locekļi dažādi reaģēja uz prezidentvalsts kompromisu. Līdz ar to prezidentvalsts secināja, ka, lai panāktu progresu attiecībā uz priekšlikumu, vispirms ir jāprecizē kombinēto pārvadājumu definīcija, jo tā nosaka atbilstību tam, lai saņemtu stimulus un atbalsta pasākumus.
19. Tādēļ prezidentvalsts nolēma lūgt Pastāvīgo pārstāvju komitejai norādījumus par diviem jautājumiem: pirmais jautājums ir, vai definīciju var veidot apvienota prasība vismaz 50 % no kopējā maršruta veikt ar transportu, kas nav autotransports, un ievērot attāluma ierobežojumu autoceļa posmā, piemēram, 150 km; otrais jautājums ir, vai ir vajadzīgi izņēmumi, lai paredzētu īpašas situācijas. Pastāvīgo pārstāvju komitejas diskusiju rezultāti parādīja, ka dalībvalstu viedokļi par kombinēto pārvadājumu jomu joprojām ir atšķirīgi – dažas dalībvalstis stingri atbalsta fiksētu autoceļa posma ierobežojumu, savukārt citas dod priekšroku procentuālās daļas pieejai, un trešā grupa ir gatava izrādīt elastību. Turklāt vairākas dalībvalstis uzskatīja, ka *eFTI* platformu izmantošana kombinēto pārvadājumu organizatoriem ir pāragra.

20. Ir nepieciešams papildu darbs, lai rastu kompromisu par neatrisinātajiem jautājumiem. Dažām dalībvalstīm būtiski ir stimuli, kas veicina dzelzceļa kravu pārvadājumu savienojumus. Šajā sakarā varētu izpētīt atsevišķus noteikumus darbībām, kas saistītas ar pārkraušanu no kravas automobiļa vilcienā, un darbībām, kas saistītas ar pārkraušanu no kravas automobiļa ūdensceļa transportlīdzeklī, ar nosacījumu, ka šāda pieeja var nodrošināt juridisko noteiktību un neradītu sadrumstalotību. Tajā pašā laikā salu dalībvalstis uzsver, ka ir svarīgi saglabāt ierosinātos noteikumus par ilgtspējīgiem intermodālajiem pārvadājumiem starp salām un salu dalībvalstīm un kontinentālo daļu.

V. **NOBEIGUMS**

21. Pastāvīgo pārstāvju komiteja pēc 2024. gada 27. novembra sanāksmes aicina Padomi pieņemt zināšanai šo progresu ziņojumu par darbu pie Kombinēto pārvadājumu direktīvas.