



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 8 ноември 2023 г.
(OR. en)

15200/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0396 (COD)

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	7 ноември 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2023) 702 final
Относно:	Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 92/106/ЕИО на Съвета по отношение на рамката за подкрепа за интермодалния транспорт на товари и Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изчисляването на икономии на външни разходи и генерирането на обобщени данни

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 702 final.

Приложение: COM(2023) 702 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 7.11.2023 г.
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 92/106/ЕИО на Съвета по отношение на рамката за подкрепа за интермодалния транспорт на товари и Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изчисляването на икономииите на външни разходи и генерирането на обобщени данни

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Съгласно Европейския закон за климата до 2030 г. Европейският съюз трябва да намали емисиите си на парникови газове в цялата икономика с най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г. и да постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г.¹ В съобщението за Европейския зелен пакт² се изтъква необходимостта от намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор с 90 % до 2050 г. с цел постигане на неутралност по отношение на климата. С Плана за действие за нулево замърсяване³ се насърчава преминаването към по-чист транспорт с цел намаляване на замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване. Освен това, за да намали зависимостта си от изкопаеми горива, ЕС трябва и да повиши енергийната си ефективност, както се изтъква в пакета за REPowerEU⁴, в който преразглеждането на Директивата относно комбинирания транспорт (наричана по-долу „ДКТ“ или „директивата“)⁵ се посочва като важен инструмент в това отношение⁶.

Преходът към товарен транспорт с ниски емисии и ниско потребление на енергия изисква всеобхватен подход. В съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност (СУИМ)“⁷ се изтъква, че трябва да се използват всички политически лостове с цел всички видове транспорт да станат по-устойчиви, да се осигури широк достъп до устойчиви алтернативи в една мултимодална транспортна система и да се въведат правилните стимули за насърчаване на прехода. В него се призовава за решителни действия за използването на устойчиви видове транспорт, по-конкретно чрез пренасочване на значителен обем товарни превози към железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и морския транспорт на къси разстояния. Съгласно междинните цели на СУИМ товарните железопътни превози следва да се удвоят, а превозът на товари по вътрешните водни пътища и морските превози на къси разстояния следва да се увеличат с 50 % до 2050 г. В същия дух в Европейския зелен пакт се отправя призив за преминаването на значителна част от 75-те процента от товарните превози по вътрешните пътища, превозвани днес с автомобилен превоз, към железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт.

Интермодалният товарен транспорт, включително комбинираният транспорт⁸ (наричани заедно по-долу „интермодален транспорт“), е от съществено значение за осигуряване на по-широкото използване на железопътния и водния товарен транспорт, които сами по себе си много рядко предоставят транспортни решения „от врата до

¹ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1—17).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_bg.

⁵ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки.

⁶ „План на ЕС за енергоспестяване“, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Комбинираният транспорт е подвид на интермодалния транспорт, отговарящ на определението в ДКТ.

врата“⁹. В същото време средните външни разходи за железопътен и вътрешен воден транспорт за тонкилометър са почти три пъти по-ниски, съответно 0,013 EUR за тонкилометър и 0,019 EUR за тонкилометър, в сравнение със средните външни разходи за тежкотоварни автомобили — 0,042 EUR за тонкилометър. Интермодалният транспорт, който включва отсечки за превоз до транспортни пунктове (за по-нататъшен превоз) с автомобилен транспорт, в началото и/или в края на операцията, съчетава по-добрите екологични показатели и енергийната ефективност на тези видове транспорт, различни от автомобилен, с достъпността и гъвкавостта на автомобилния превоз. Интермодалният транспорт дава възможност да се съчетават ефективно различни видове транспорт, по-специално като се предпочитат тези със сравнително по-нисък отпечатък върху околната среда, с което се оптимизира използването на съществуващата транспортна мрежа и ресурси и се намаляват вредните емисии и потреблението на енергия.

Следователно интермодалният транспорт е инструмент за постигане на амбицията както на СУИМ, така и на Европейския зелен пакт. В СУИМ съответно се обявява, че за да се подкрепи постигането на екологосъобразни товарни операции в Европа, съществуващата рамка за интермодалния транспорт се нуждае от значително обновяване и трябва да бъде превърната в ефективен инструмент.

Макар извършването на превози с интермодален транспорт да се е увеличило значително по обем през последните 30 години, автомобилният превоз все още доминира в товарните превози в ЕС, тъй като интермодалният транспорт често не е конкурентен на изцяло автомобилния превоз поради различни фактори. Първо, успехът на интермодалния транспорт зависи от изпълнението (наличност, надеждност, точност, бързина) и цената на всяка част от веригата, т.е. услугите, предлагани от железопътния и водния транспорт, терминалите за претоварване, както и автомобилния превоз за „последната миля“. При изпълнението на всички тези елементи се наблюдават пропуски, които трябва да бъдат преодоляни чрез съответното секторно законодателство и с усилията на отрасъла. Второ, докато съществуват разлики в равнището на интернализация на външните разходи между различните видове транспорт, различен от автомобилния и интермодалния, на средни разстояния не може да се конкурира с изцяло автомобилните превози по отношение на цената. В СУИМ се заявява, че за постигане на справедливо и ефикасно ценообразуване при всички видове транспорт е необходим всеобхватен набор от мерки. Само тогава замърсителят и ползвателят ще могат да поемат пълна отговорност за направените от тях разходи, което ще позволи на ползвателят да избере варианта, който е най-добър за обществото. Съгласно СУИМ се очаква и цялостната интернализация на външните разходи в рамките на ЕС да бъде завършена до 2050 г., поради което е абсолютно необходимо да бъдат предприети допълнителни действия преди този момент, за да може горепосочените екологични цели да се изпълнят до 2050 г.

От 1975 г. насам ЕС разполага с инструмент⁹ в подкрепа на допустимите интермодални транспортни операции (т.е. комбиниран транспорт) с цел да се увеличи конкурентоспособността на комбинирания транспорт спрямо автомобилния товарен превоз и следователно да се постигне по-широко използване на комбиниран транспорт.

През 1992 г. този инструмент беше заменен с Директива 92/106/ЕИО на Съвета относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между

⁹ Директива 75/130/ЕИО на Съвета от 17 февруари 1975 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран автомобилен/железопътен превоз на товари между държавите членки (ОВ L 48, 22.2.1975 г.).

държавите членки (ДКТ). Целта на ДКТ е да се допълнят други модални политики, така че интермодалният транспорт, при който железопътен, вътрешен воден транспорт и морски транспорт на къси разстояния се съчетават с ограничени отсечки, изпълнявани с автомобилен транспорт, да стане по-конкурентоспособен. ДКТ е единственият правен инструмент на ЕС, с който се подпомага пряко интермодалният транспорт и следователно се предоставят стимули за преминаване от автомобилен товарен превоз към видове транспорт с по-ниски емисии.

С цел да се увеличи ефективността на ДКТ, през 1998 г. Комисията представи предложение за нейното изменение, но поради липсата на резултат от преговорите то беше оттеглено през 2001 г.

През 2016 г. Комисията извърши оценка по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT)¹⁰. В нея тя стигна до заключението, че ДКТ продължава да е подходящ инструмент за подпомагане на комбинирания транспорт, но че е налице значително поле за по-нататъшно подобряване на неговата ефективност, тъй като някои от разпоредбите му са остарели или неясни. Недостатъците включват ограничена допустимост, недостатъчна икономическа подкрепа и използването на документи на хартиен носител. Впоследствие през 2017 г. Комисията представи ново предложение. Това предложение беше оттеглено през 2020 г., тъй като преговорите между съзакондателите доведоха до резултат, с който би се намалила амбицията на ДКТ в момент, в който отразените в съобщението за Европейския зелен пакт¹¹ политически цели налагат обратното.

За да отговори на тези очаквания, Комисията изготви ново предложение за изменение на ДКТ. Целта на инициативата е рамката за подкрепа, която се създава с настоящата директива, да бъде преориентирана така, че да се повиши конкурентоспособността на интермодалния транспорт в сравнение с автомобилния превоз на дълги разстояния, за да се стимулира преминаването от автомобилен товарен превоз към други видове транспорт и по този начин да се намалят външните разходи.

Изменената директива се прилага за целия интермодален транспорт, доколкото са засегнати националните рамки за политиката, докладването и прозрачността по отношение на терминалите, и с нея се установява специална рамка за подкрепа за подвида на интермодалния транспорт, с която се спестява определен размер на външните разходи. Този подвид, като част от интермодалния транспорт, продължава да се нарича комбиниран транспорт.

При изготвянето на настоящото предложение са взети под внимание извлечените от предложенията от 1998 г. и 2017 г. поуки и резултатите от преговорите. По-специално това са:

- необходимостта от напълно различен подход по отношение на условията, при които може да бъде предоставена подкрепа. Условията в действащата ДКТ са определени в зависимост от дължината на различните отсечки, изпълнявани с автомобилен и с различен от автомобилния превоз, и отдалечеността от подходящи терминали, което не винаги отразява действителните географски особености и води до затруднения при изпълнението. По-важното е, че тези критерии не отразяват екологичните показатели на действителната операция, в резултат на което подкрепата не се насочва към операции, при които се осигуряват икономии на външни разходи;

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

- макар и необходими, разпоредбите относно инвестициите за постигане на достатъчен капацитет на терминалите не се вписват добре в обхвата на директивата и срещнаха съпротивата на много държави членки. Поради това на тях вече е обърнато внимание в предложението на Комисията за преразглеждане на Регламента за трансевропейската транспортна мрежа¹²;
- използването на цифрови решения за проверка на съответствието и за правоприлагане, което може да улесни и достъпа до данни за функционирането на пазара и за подобряване на ефективността на мерките за икономическа подкрепа;
- различните ситуации в държавите членки, които изискват различни подходи по отношение на мерките за подкрепа.

С оглед на заложените цели инициативата е структурирана в четири области:

- **Условия за подкрепа и доказателство за съответствие**
Условията, при които интермодалните операции попадат в обхвата на предоставената с настоящата директива подкрепа, се опростяват, така че да се обхванат по-голям дял от интермодалния транспорт, да се премахнат неяснотите и възможностите за погрешно тълкуване и неравно третиране и да се създаде ясна основа за решенията относно съответствието. Това включва условия относно географския обхват, товарните единици и техния режим за идентифициране, обработката на празни контейнери, минималните икономии на външни разходи, които трябва да бъдат постигнати, необходимостта от правила за изчисляване на икономии на външни разходи и съдържанието и правилата във връзка с доказателството за съответствие.
- **Рамки за подкрепа**
Логиката на цялата директива е да се осигури рамка за подкрепа на интермодалния транспорт, включително подходящи регулаторни и/или икономически мерки. Съгласно оценката по REFIT обаче установената с директивата рамка за подкрепа с цел повишаване на относителната конкурентоспособност на комбинирания транспорт не е оказала достатъчно въздействие. Това се потвърждава и в 70 от общо 100 отговора в рамките на откритата обществена консултация¹³. В неотдавнашния специален доклад на Европейската сметна палата относно интермодалния транспорт също се стига до заключението, че подкрепата за интермодалния транспорт не е достатъчно ефективна, тъй като все още не съществуват еднакви условия на конкуренция за интермодалния товарен транспорт в ЕС¹⁴. Освен съществуващата подкрепа с новите правила се въвежда следното:
 1. ново регулаторно освобождаване за целия ЕС от националните забрани за движение на превозни средства;
 2. задължение държавите членки да анализират своите съществуващи мерки и да разширят обхвата на националните рамки за политиката или да

¹² COM(2021) 812 final.

¹³ Този брой включва отговорите на 11 публични органа (един от Чехия, два от Белгия, един от Австрия, три от Франция, по един от Норвегия, Италия, Германия и Швеция), на 49 заинтересовани страни от отрасъла, на четирима граждани и шест отговора от категорията „други“.

¹⁴ Европейска сметна палата (2023 г.), *op. cit.*

установят нови — включително подходящи мерки от регулаторен и/или икономически характер — за подкрепа за навлизането на интермодалния транспорт;

3. цел за общо намаление на разходите за комбиниран транспорт във всяка държава членка с 10 %, за да се улеснят технологични подобрения, свързани с интермодалния транспорт, и да се установят нови връзки между несвързани преди това терминали.

– **Прозрачност на функционирането на пазара**

Според заключението в оценката по REFIT липсва прозрачност по отношение на съществуващата национална политика и пазарна ситуация, която би дала възможност да се прецени дали подкрепата отговаря на действителното положение. 18 от общо 49 респонденти в проучването¹⁵ са съгласни или напълно съгласни, че няма емпирична основа за определяне на подходящото ниво на подкрепа. Докладването от страна на Комисията остава в сила, но се актуализират данните и периодите на докладване, които се допълват от задължение държавите членки да гарантират прозрачност на прилаганите от тях национални интермодални рамки за политиката в подкрепа на комбинирания транспорт. Връзки към всички национални рамки за политиката и национални мерки ще бъдат публикувани в управляван от Комисията централен портал. Освен това е включена клауза за преразглеждане с цел преоценка на тази рамка на ЕС за подкрепа.

– **Изисквания за прозрачност по отношение на терминалите**

С предложението се въвеждат общи изисквания за прозрачност по отношение на терминалите, с които се гарантира, че всички терминали предоставят публично достъпни данни относно съоръженията и услугите на терминалите. Освен това с предложението се предоставя възможност за установяване на рамка от категории терминали въз основа на нивото на наличните услуги и съоръжения. Тези мерки допълват предложението за преразглеждане на Регламента за трансевропейската транспортна мрежа, в което се разглежда капацитетът на терминалите и качеството на мрежата на TEN-T.

• **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Инициативата трябва да се разглежда в контекста на Европейския закон за климата¹⁶ и съобщението за Европейския зелен пакт¹⁷, в които се определят цели за намаляване на емисиите на парникови газове. Освен това тя трябва да се разглежда в контекста на пакета за REPowerEU¹⁸, който има за цел да се повиши енергийната ефективност на ЕС и в който преразглеждането на ДКТ се определя като важен инструмент в това отношение¹⁹, и на Плана за действие за нулево замърсяване²⁰, с който се насърчава

¹⁵ 14 от 31 респонденти от отрасъла и 4 от 8 органа.

¹⁶ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1—17).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_bg

¹⁹ „План на ЕС за енергоспестяване“, COM(2022) 240 final.

преминаването към по-чист транспорт с цел намаляване на замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване. В СУИМ също така се призовава за решителни действия за преминаване на товарните превози към по-устойчиви видове транспорт.

Следва да се отбележи, че специфични съображения на политиката, свързани с комбинирания транспорт, са съществували и в миналото. През 1992 г. Комисията публикува Бяла книга за транспорта и законодателен пакет към нея, което доведе до настоящата ДКТ, като пазарът на комбинирания транспорт в ЕС беше напълно либерализиран и беше създадена днешната рамка за подкрепа. През 1997 г. Комисията публикува специална стратегия относно интермодалния транспорт в Европа²¹. В Бялата книга за транспорта от 2011 г.²² се определя конкретната цел за преминаване на 30 % от автомобилния товарен превоз на дълги разстояния (над 300 km) към железопътен или воден транспорт до 2030 г. и на повече от 50 % до 2050 г.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

С предложението се допълват други транспортни политики, които а) са насочени към екологичните показатели на отделните видове транспорт, б) интернализират външните разходи чрез прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“ и в) осигуряват прозрачност относно наличните услуги и приложимите правила за сектора или за части от него.

Намаляването на външните разходи в транспорта чрез повишаване на устойчивостта на отделните видове транспорт от гледна точка на тяхната енергийна ефективност и използване на устойчиви горива е разгледано в редица инструменти на политиката, като стандартите за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства²³, преразгледаната Директива за енергията от възобновяеми източници (RED II)²⁴ и Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива.

Редица мерки също вече са насочени към интернализацията на външните разходи с цел да се даде възможност на обществото да направи правилния избор. Те включват ценообразуване на въглеродните емисии, такси за инфраструктура и данъци върху енергията и превозните средства, които постепенно се коригират и въвеждат. В крайна сметка те трябва да бъдат обединени в една взаимно съвместима, допълваща се и последователна политика, което обаче съгласно СУИМ може да продължи до 2050 г.²⁵.

Въпреки че в специфичното за отделните видове транспорт законодателство съществуват различни задължения за прозрачност и докладване, до голяма степен в него не са обхванати докладването или обменът на информация между различните видове транспорт (от значение за интермодалния транспорт). Освен това добавената стойност и привлекателността на интермодалния транспорт зависят от показателите на отделните видове транспорт и капацитета на наличната инфраструктура. Ето защо тази инициатива е разработена в тясна координация с други законодателни актове и законодателни предложения в областта на транспорта, включително в рамките на Пакета от мерки за екологизиране на транспорта, от който е част настоящата инициатива.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Регламент (ЕС) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ В СУИМ се определя междинна цел, съгласно която всички външни разходи в транспорта в рамките на ЕС трябва да бъдат покрити от ползвателите на транспорта най-късно до 2050 г.

Тя е тясно свързана и с други части от посочения пакет, по-специално с инициативата за увеличаване на дела на железопътния транспорт в международните превози²⁶ и с преразглеждането на Директивата за масите и размерите²⁷ в автомобилния транспорт, като и двете са важни за премахване на специфичните пречки пред интермодалния транспорт.

Освен това новата обща рамка на ЕС за отчитане на емисиите на парникови газове в транспорта и логистиката (CEEU) и прилагането на Регламента относно електронната информация за товарни превози (eFTI)²⁸ допринасят за техническата рамка за прилагането на преразгледаната ДКТ.

Преразглеждането е в съответствие и с наскоро приетото съобщение относно програмата Naiades²⁹, в което се призовава за по-голяма интеграция на вътрешните водни пътища в една модерна, трансевропейска интермодална транспортна система.

Освен това наличието на подходяща инфраструктура с достатъчен капацитет представлява предпоставка за използването на интермодален и мултимодален транспорт. Неотдавнашното проучване относно технологиите за претоварване³⁰ показва, че съществуват недостатъци относно мрежата TEN-T за интермодален транспорт, както и че наличният капацитет за претоварване е недостатъчен за железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт. Въпросът с капацитета на терминалите беше разгледан в предложението на Комисията за преразглеждане на Регламента за трансевропейската транспортна мрежа³¹, в което за първи път се включва задължение държавите членки да гарантират, че са налице мултимодални товарни терминали с достатъчен капацитет на основата на специален анализ и план за действие. Може да се очаква, че тези мерки ще осигурят по-добър капацитет на инфраструктурата за интермодален транспорт през следващото десетилетие.

Определените в настоящата директива задължения не засягат прилагането на съответните правила за държавната помощ. В настоящата директива ще бъдат определени критериите за категория операции с най-голям потенциал за намаляване на външните разходи в транспорта и ще бъдат определени цели на политиката за насърчаване на тази подкатегория операции. Държавите членки може да обмислят въвеждането, наред с другото, на мерки за държавната помощ, за да се постигнат целите на политиката в изменената ДКТ. Включването в националните рамки за политиката на мерки, които са приети въз основа на настоящата директива, само по себе си не освобождава тези мерки от оценката на съвместимостта, която е от изключителната компетентност на Комисията.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_bg

²⁷ Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59—75). С нея се предоставя възможност за използването на по-тежки и по-дълги пътни превозни средства в интермодалния транспорт, включително в отсечките с автомобилен превоз при комбинирания транспорт.

²⁸ Регламент (ЕС) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Сравнителен анализ на технологиите за претоварване за интермодален транспорт и разходите за тях, PWC, KombiConsult 2022 г., https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_bg

³¹ COM(2021) 812 final.

Настоящото предложение е в съответствие и с окончателните предложения на Конференцията за бъдещето на Европа, по-специално с предложение 3 относно изменението на климата, енергетиката и транспорта, съгласно което се изисква да бъдат предприети мерки за справяне с изменението на климата и да се зачитат глобалните цели в областта на климата.

Накрая, следва да се отбележи, че някои заинтересовани страни изтъкват връзката между ДКТ и автомобилните каботажни превози. Остава целесъобразно и важно да се запази равностойното третиране на международния комбиниран транспорт и международния автомобилен превоз по отношение на използването на автомобилни превозвачи, които не са местни лица, както е предвидено в член 4 от ДКТ. При преразглеждането през 2020 г. на Регламент (ЕС) 1072/2009³² съзаконодателите предоставиха дерогация от член 4 от ДКТ (но само в случай на злоупотреба с него), като същевременно потвърдиха, че член 4 е бил полезен и остава в сила³³.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

В дял VI (членове 90—100) от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се установява изключителното право на ЕС да приема разпоредби относно общата транспортна политика. Съгласно член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС ЕС разполага с компетентност в областта на транспорта за установяване на мерки за подобряване на безопасността на транспорта, докато в член 91, параграф 1, буква г) от ДФЕС се предвижда същата компетентност по отношение на „други необходими разпоредби“.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Измерение на проблема на равнището на ЕС

Съгласно принципа на субсидиарност, в области, които не попадат в неговата изключителна компетентност, ЕС може да действа само ако и доколкото целите на предложеното действие не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки. Външните разходи в транспорта, по-специално тези, свързани с изменението на климата, са трансгранични проблеми, които не могат да бъдат решени само с действия на национално или на местно равнище. Неотложната необходимост от намаляване на емисиите на парникови газове от товарния транспорт се отнася както за трансграничните, така и за вътрешните операции. Следователно установеният проблем трябва да бъде разгледан на равнището на ЕС, тъй като има трансгранично измерение.

Действия за добавена стойност на равнището на ЕС

Целта на инициативата е да се насърчи навлизането в целия ЕС на интермодалния транспорт, 81 % от който се извършва между държави членки, чрез мерки за подкрепа въз основа на общи условия за допустимост. От гледна точка на политиката и вътрешния пазар е важно да се гарантира, че предвидените ползи се прилагат по сравним начин в целия ЕС. Предвид ограничения характер на настоящата ДКТ някои

³² Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт (*ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 17—32*).

³³ Искове за отмяна по отношение на тази разпоредба са внесени в Съда от някои държави членки (С-542/20, Литва/Парламент и Съвет, С-545/20, България/Парламент и Съвет, С-547/20, Румъния/Парламент и Съвет и С-554/20, Полша/Парламент и Съвет).

държави членки предоставят диференцирана подкрепа за интермодалните транспортни операции както под формата на нехармонизирана регулаторна подкрепа, така и съгласно правилата за държавна помощ. В някои случаи информацията относно наличието на тези мерки за подкрепа може да не е еднакво достъпна за всички оператори, особено при трансгранични операции. Някои оператори може да са се ползвали от конкурентно предимство, което оказва въздействие извън националните им граници. Действията на ЕС имат за цел да спомогнат за създаването на съпоставимо третиране на операторите в целия ЕС, опростяване на административните процедури за отрасъла, държавите членки и Комисията и подобряване на функционирането на вътрешния пазар. Това не може да бъде постигнато със законодателни мерки само на равнището на държавите членки.

- **Пропорционалност**

Изборът относно съответните мерки на политиката и вариант на политиката, формиращи структурата на настоящата инициатива, беше направен при надлежно отчитане на принципа на пропорционалност, което доведе до възможно най-балансирания подход. Въпреки че съгласно предложението държавите членки се задължават да предоставят подкрепа за определени видове интермодални транспортни операции, оценката на въздействието показва, че вариантът на политиката, включващ само доброволна подкрепа от страна на държавите членки, няма да бъде достатъчен за постигането на целта. Избраният вариант на политиката осигурява в достатъчна степен преминаване към други видове транспорт на разумна цена.

- **Избор на инструмент**

Изборът на инструмент, а именно изменението на съществуващата директива, позволява задоволителното постигане на целта за подобряване на конкурентоспособността на интермодалния транспорт, като същевременно се гарантира спазването на принципите на субсидиарност. За осигуряване на подкрепата държавите членки ще имат свободата да определят съответните си рамки за политиката с най-подходящите мерки за подкрепа.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

В периода 2014—2016 г. беше извършена оценка³⁴ на ДКР, при която се стигна до заключението, че директивата продължава да е подходящ инструмент за подкрепа на товарните превози, комбиниращи различни видове транспорт. Беше установено, че преминаването от изцяло автомобилен превоз към интермодален транспорт е довело до годишни икономии на външни разходи в размер на 2,1 милиарда евро през 2011 г. Въпреки че не всички от тези икономии може да бъдат отнесени към ДКТ, беше установено, че без действия от страна на ЕС трансграничните услуги по комбиниран транспорт вероятно биха били изправени пред пречки поради различия в правните системи, вследствие на което услугите по комбиниран транспорт биха били по-малко привлекателни и вероятно неосъществими.

³⁴ SWD (2016) 140 final.

Редица от разпоредбите на ДКТ обаче — например изискването за използване на документи на хартиен носител, са остарели, тъй като отразяват пазарната ситуация през 1992 г. Други разпоредби на директивата са засегнати от разнородно транспониране и прилагане на равнището на държавите членки, което води до ежедневни практически проблеми за отрасъла и следователно тези разпоредби не са напълно ефективни. Освен това мерките за икономическа подкрепа са много ограничени и следователно не оказват значително въздействие върху конкурентоспособността на интермодалните операции. При обществената консултация представителите както на отрасъла, така и на публичните администрации посочиха, че мерките на политиката са пропорционални за постигането на нейните цели.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Комисията работи активно със заинтересованите страни и проведе обстойни консултации по време на целия процес на оценка на въздействието.

Дейностите по консултациите се проведеха през 2021 г. и 2022 г. — от публикуването на оценката на въздействието от етапа на създаване (ПА) през август 2021 г. до целевата консултация, която приключи през август 2022 г.

Целите на дейностите по консултациите бяха следните:

- събиране на информация и становища от заинтересованите страни по ключовите проблеми и факторите, които ги пораждат, определяне на съответните цели на политиката, свързани с тези проблеми, както и установяване, определяне и проверка на мерките на политиката, които биха могли да бъдат взети предвид при оценката на въздействието;
- събиране на информация и становища по възможните въздействия на мерките и вариантите на политиката.

Като част от механизма за първоначално получаване на мнения заинтересованите страни имаха възможност да предоставят мнение относно ПА в периода 19 август — 16 септември 2021 г. Бяха получени общо 62 отговора.

Впоследствие в периода 7 март — 30 май 2022 г. на уебсайта „Споделете мнението си“ беше достъпна открита обществена консултация. Бяха получени общо 101 отговора от различни заинтересовани страни. Заедно с отговорите си в рамките на консултацията някои заинтересовани страни предоставиха и документи за изразяване на позиция.

Накрая бяха проведени следните дейности по целеви консултации:

- Целево онлайн проучване с цел да се потвърдят определянето на проблема и целите на вариантите на политиката, да се получи информация за по-подробно очертаване на мерките/вариантите на политиката и да се предоставят данни, необходими в подкрепа на оценката на въздействието на мерките и очакваните разходи. Проучването се проведе в периода 16 май — 24 юни 2022 г. и във връзка с него бяха получени 59 отговора.
- Между май и август 2022 г. бяха проведени целенасочени интервюта с 29 заинтересовани страни (включително три проучвателни интервюта, проведени през февруари 2022 г.).
- На 25 октомври 2022 г. се проведе една експертна среща на заинтересованите страни с отрасъла. На нея присъстваха 60 участници, представляващи 55 организации.

Дейностите по консултации със заинтересованите страни показаха, че е налице голяма степен на съгласие между заинтересованите страни относно това, че проблемите и целите на инициативата са от значение за развитието на интермодалния транспорт.

По време на консултацията по ПА и на откритата обществена консултация проблемът беше разглеждан на по-високо равнище, след което при проучването и интервютата беше възприет по-подробен и систематичен подход за уточняване на проблема и свързаната с него цел за преразглеждане на ДКТ. Обща тема в получените мнения относно ПА беше липсата на яснота във връзка с определението в настоящата ДКТ, като имаше и предложения ДКТ да бъде насочена в по-голяма степен към вътрешния воден транспорт и морския транспорт на къси разстояния в допълнение към автомобилния и железопътния транспорт.

Що се отнася до определянето на проблема, консултацията показва, че сред всички заинтересовани страни е налице по-скоро широк консенсус, че когато не се предоставя подкрепа, интермодалният транспорт е конкурентен на изцяло автомобилния превоз в ЕС само в някои ситуации (63 от общо 95 заинтересовани страни, 66 %). Операторите на терминали виждаха нещата още по-песимистично, като трима от всеки пет от тях бяха на мнение, че интермодалният транспорт никога или почти никога не е конкурентен на изцяло автомобилния превоз, освен ако не бъде предоставена подкрепа. По-голямата част от групите от заинтересовани страни от отрасъла се съгласиха, че липсата на ценова конкурентоспособност е пречка за развитието на интермодалния транспорт, с изключение на организаторите на превоз на товари (например логистични оператори, спедитори, осъществяващи дейност предимно в автомобилния превоз), които като цяло бяха по-скептични в това отношение.

Респондентите определиха шест фактора като оказващи влияние върху конкурентоспособността на интермодалния транспорт в сравнение с изцяло автомобилния превоз: разходите за претоварване (87 от общо 94 респонденти; 93 %) и липсата на подходящи терминали в района (85 от общо 95 респонденти; 89 %). Най-малко 75 % от респондентите от всеки вид заинтересовани страни и подкатегория на отрасъла изразиха съгласие, че тези два фактора са от значение. 80 % от респондентите считат за значими и още четири фактора, а именно: факта, че автомобилния превоз е по-евтин от интермодалния транспорт за операции „от врата до врата“ (78 от общо 94 респонденти; 83 %); създадените навици за използване на изцяло автомобилен превоз (78 от общо 94 респонденти; 83 %); липса на предлагане на подходящи услуги в терминалите в района (76 от общо 95 респонденти; 80 %); и забавяния/по-дълго време на транзит в сравнение с изцяло автомобилния превоз (73 от общо 92 респонденти; 79 %). Поне половината от респондентите от всеки вид заинтересовани страни и подкатегории на отрасъла считат, че всеки от горепосочените фактори са значими, докато сред организаторите на превози само 3-ма от 7 считат за значим фактор това, че автомобилният превоз е по-евтин от интермодалния/мултимодалния транспорт „от врата до врата“.

80 от общо 100 респонденти (80 %) сочат, че има разлики в конкурентоспособността на интермодалния транспорт в различните държави членки, като най-често срещаните причини са разликите в инфраструктурата и услугите, които са налични, както и разликите в предоставяната подкрепа.

По отношение на факторите, които пораждат проблема, 26 от общо 49 респонденти в проучването сред заинтересованите страни са съгласни или напълно съгласни, че настоящите критерии за допустимост са твърде ограничени, тъй като са обхванати само операции между държавите членки, товарните единици трябва да отговарят на

минимален размер, за да бъдат допустими, и по отношение на различните комбинации между видовете транспорт се прилагат различни условия за допустимост. Освен това 24 от общо 49 респонденти в проучването считат, че настоящите критерии за допустимост не са напълно подходящи за насърчаване на навлизането на интермодалния транспорт и намаляването на страничните въздействия. 25 от общо 49 респонденти в проучването и 15 от общо 29 интервюирани смятат, че настоящото определение за допустимост позволява различни тълкувания.

18 от общо 49 респонденти в проучването са съгласни или напълно съгласни, че няма емпирична основа за определяне на подходящото ниво на подкрепа, тъй като в оценката по REFIT вече се е стигнало до заключението, че в ДКТ липсва ефективна рамка за преглед на пазара, която би дала възможност мерките за подкрепа да се адаптират към действителната ситуация на равнището на ЕС или на държавите членки. 20 от общо 49 респонденти в проучването подкрепиха целта за подобряване на данните, анализа и докладването относно състоянието на интермодалния транспорт.

Съгласно оценката по REFIT определените с ДКТ мерки за подкрепа с цел повишаване на относителната конкурентоспособност на комбинирания транспорт са много ограничени. В 70 от общо 100 отговора в рамките на откритата обществена консултация се изразява съгласие, че това е проблем, а 19 от общо 49 респонденти в проучването сред заинтересованите страни са съгласни или напълно съгласни, че недостатъчните, неефективни и неефикасни мерки за подкрепа са проблем.

В СУИМ се посочва необходимостта от подобряване на обмена на мултимодални данни и интелигентното управление на трафика с цел да се опростят сложните регулаторни, административни и търговски механизми. Операторите използват различни системи с голямо разнообразие от интерфейси, изисквания по отношение на наборите от данни и семантични характеристики. 13 от общо 49 респонденти в проучването сред заинтересованите страни са съгласни, че липсва оперативна съвместимост и че фрагментирането на различните системи за споделяне на данни е сериозен проблем, налагащ ограничения. Що се отнася до оперативната неефективност на терминалите, 37 от общо 100 респонденти на откритата обществена консултация считат, че лошото качество на услугата в терминалите е фактор, който подкопава конкурентоспособността на интермодалния транспорт.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Беше проведено проучване от външен изпълнител в подкрепа на оценката на въздействието, залегнала в основата на предложението (декември 2021—юни 2023 г.). Проучването предостави ценна информация, по-специално по отношение на разработването на варианти на политиката, оценката на някои от очакваните видове въздействие и събирането на мнения на пряко засегнатите заинтересовани страни.

- **Оценка на въздействието**

Включените в настоящото предложение мерки на политиката са изготвени въз основа на резултатите от оценка на въздействието. Докладът за оценката на въздействието [SWD(2023) 351] получи първоначално отрицателно становище от Комитета за регулаторен контрол на Комисията [SEC(2023) 373]. Впоследствие бе представен отново на Комитета и получи положително становище с резерви. Получените от Комитета препоръки бяха изпълнени и в приложение 1 към доклада за оценка на въздействието е представено кратко описание на начина, по който това е направено.

При оценката на въздействието бяха разгледани пет варианта на политиката за постигане на набелязаните цели. Всичките пет варианта са насочени към решаване на следните въпроси:

- включване на по-широк кръг от операции при ефективни условия за съответствие;
- повишаване на конкурентоспособността чрез рамка за подкрепа;
- прозрачност, сътрудничество и опростяване по отношение на навлизането на пазара;
- подобряване на докладването и информацията за функционирането на пазара.

Вариант на политиката А е вариантът с най-слаба намеса на равнището на ЕС. Той се прилага по отношение на целия интермодален транспорт в рамките на ЕС. При него допустимостта ще се основава на по-широк набор от странични въздействия, като се изисква намаляване на външните разходи най-малко с 40 %, както и методика, установена въз основа на единичните стойности от Наръчника за оценка на външните разходи в транспорта³⁵. Насоките за изчисляване ще бъдат установени в акт за изпълнение³⁶. Данните, които трябва да бъдат предоставени като доказателство за допустимост, ще се преглеждат и ще бъдат обвързани с платформите за eFTI³⁷. Настоящото задължение на Комисията за докладване на всеки две години ще бъде заменено от призив към държавите членки да извършват редовен анализ и стратегическо планиране на устойчивите видове транспорт с цел да изберат подходяща форма на подкрепа. Макар че при вариант на политиката А държавите членки не са задължени да предоставят каквато и да е подкрепа, в него се предлага набор от предварително определени инструменти за подкрепа, между които да се избира. Що се отнася до прозрачността по отношение на терминалите и сътрудничеството между тях, ще бъдат въведени общи правила за прозрачност с акт за изпълнение.

Вариант на политиката Б е вариантът, при който задълженията на равнището на ЕС се съчетават с гъвкавост с оглед отчитането на специфични обстоятелства на национално равнище. В него държавите членки се задължават да подкрепят интермодалния транспорт, но им се дава свободата да избират между различните инструменти за подкрепа, включени в набора, за да се справят с предизвикателствата пред националните транспортни системи. Този вариант на политиката е разделен на три подварианта, които имат различен обхват и различни условия за допустимост. Варианти на политиката B1 и B2a се прилагат по отношение на всички интермодални операции в рамките на ЕС, докато вариант на политиката B2b се прилага само по отношение на трансгранични операции в рамките на ЕС. При вариант на политиката B1 допустимостта се основава на намаление на емисиите на парникови газове с праг от 25 %, изчислено по методиката на общата рамка на ЕС за отчитане на емисиите на парникови газове в транспорта и логистиката (предложението CountEmissions EU). При варианти на политиката B2a и B2b допустимостта се основава на по-широк набор от странични въздействия, като се изисква праг на намаление от 40 %, както е при вариант А. Във всички подварианти на вариант на политиката Б данните, които трябва

³⁵ CE Delft (2019 г.).

³⁶ За да се осигури достатъчно точна съпоставка между операциите, ще бъде необходимо наръчникът да продължи да се актуализира редовно, като се вземат предвид най-новите научни доказателства. Освен това трябва да се гарантира съгласуваност и взаимно допълване с предстоящата CEEU.

³⁷ Платформите за обмен на електронни данни между предприятията и органите (B2A), създадени съгласно Регламент (ЕС) 2020/1056.

да се предоставят за доказване на допустимост, ще се преглеждат и ще бъдат обвързани с платформите за eFTI. По отношение на анализа на пазара и докладването всички подварианти на вариант на политиката Б ще се основават на настоящото задължение за Комисията да изготвя доклади на всеки 5 години със съдействието на държавите членки и като използва специални проучвания за анализ на пазара. При всички подварианти на вариант на политиката Б от държавите членки ще се изисква да постигнат цялостно намаляване на разходите, както и увеличаване на технологичните подобрения, като същевременно ще могат да избират от инструменти от набора, за да адаптират своята подкрепа към националните обстоятелства в рамките на дадените ограничения. Освен това държавите членки се призовават да улесняват разкриването на нови интермодални маршрути. Всички подварианти на вариант на политиката Б ще включват регулаторни ползи под формата на освобождаване на отсечките на допустимите операции, извършвани с автомобилен превоз, от национални забрани за движение на превозни средства. Мерките за прозрачност по отношение на терминалите и сътрудничеството между тях са същите като при вариант на политиката А.

Вариант на политиката В предполага най-голяма намеса на равнището на ЕС. Той се прилага по отношение на всички операции в рамките на ЕС. Допустимостта е същата като при вариант на политиката А и подвариантите на вариант на политиката Б2, като се основава на по-широк набор от странични въздействия с праг от 40 %. Както при другите варианти, данните, които трябва да бъдат предоставени като доказателство за допустимост, ще се преглеждат и ще бъдат обвързани с платформите за eFTI. Задължението на Комисията за докладване на всеки две години ще бъде заменено със задължение държавите членки да извършват редовен анализ и стратегическо планиране, обхващащи цялата транспортна система и включващи сравнителен анализ между различните видове транспорт. Що се отнася до инструментите за подкрепа, при този вариант държавите членки се задължават да предоставят хармонизирана подкрепа за намаляване на разходите за (частта от) извършваните на тяхна територия допустими операции, в размер, който да доведе до навлизането на интермодалния транспорт. Това равнище на подкрепа се оценява на 10 % от общите разходи на изпращача за операцията „от врата до врата“. Също така този вариант на политика ще включва хармонизирани регулаторни ползи под формата на освобождаване на отсечките на допустимите операции, извършвани с автомобилен превоз, от национални забрани за движение на превозни средства. Освен това при вариант на политиката В ще се изисква установяването на определен набор от данни и ще се налага задължение за използването на общи набори от данни и протоколи за обмен на данни. Мерките за прозрачност по отношение на терминалите са същите като при варианти на политиката А и Б.

Въз основа на оценката като предпочитан вариант се определя вариант на политиката Б2а. С него целите се постигат, като се осигурява в най-голяма степен преминаване към други видове транспорт и намаляване на външните разходи с добро съотношение между разходите и ползите и същевременно се гарантира съгласуваност и се спазват принципите на пропорционалност и субсидиарност.

Очаква се предпочитаният вариант да доведе до значителни икономии на повтарящи се административни разходи за предприятия, извършващи дейност в сектора на интермодалния транспорт. Икономии на повтарящи се разходи за участващите в интермодалния транспорт оператори поради използването на електронни данни и на платформи за eFTI се изчисляват на 430 милиона евро годишно. В същото време терминалите ще имат административни разходи за актуализиране на информацията, която трябва да бъде публикувана на техните уебсайтове. Повтарящите се средни

годишни разходи за всички терминали за периода 2025—2035 г. се оценяват на около 6100 EUR. Икономии на административни разходи до голяма степен надхвърлят незначителните разходи и нетните икономии на административни разходи за предприятията се оценяват на 430 милиона евро годишно.

С цел да се гарантира по-доброто спазване на принципа на субсидиарност извън резултата от оценката на въздействието, на държавите членки се дава пълна гъвкавост при избора на вида мерки, които биха приложили, като същевременно те все пак ще трябва да постигнат целта за намаляване на разходите с 10 %. За да се осигурят информирани решения и да се постигнат целите, предпочитаният вариант включва задължение всяка държава членка да оцени своите съществуващи и потенциални мерки и да консолидира всички мерки в единна национална рамка за политиката. Това наподобява задължението за сравнителен анализ на стратегиите за различните видове транспорт, предвидено във вариант на политиката В, но е по-лесно изпълнимо. Според оценките то ще има слабо въздействие върху разходите (допълнителни еднократни разходи до 1,1 милиона евро плюс повтарящи се разходи в размер на 1,6 милиона евро на всеки 5 години). Тези промени не оказват съществено влияние върху класирането на вариантите и върху избора на предпочитания вариант на политиката.

- **Основни права**

Предложението е в съответствие с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението води до увеличаване на нетните разходи за бюджета на Съюза с 2 милиона евро за периода 2025—2050 г. Отражението на предложението върху бюджета е описано по-подробно в законодателната финансова обосновка, приложена към настоящото предложение.

Отражението върху бюджета отвъд настоящата многогодишна финансова рамка (МФР) е описано под формата на ориентиrowъчен преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за наблюдение, оценяване и докладване**

Най-късно две години след влизането в сила на настоящото изменение държавите членки трябва да приемат и публикуват своите национални рамки за политиката (НРП), включващи съществуващи и нови мерки, които оказват въздействие върху интермодалния транспорт, и да оценяват въздействието на своите НРП на всеки пет години след това. Те трябва да уведомят Комисията за своите НРП, както и за резултатите от техните оценки.

Комисията ще следи изпълнението, резултатите и въздействието на настоящото предложение чрез установените в него задължения за докладване. Една година преди началната дата на прилагане на директивата тя ще установи изходното положение на пазара, а 5 години след началната дата на прилагане на директивата и на всеки 5 години след това ще изготвя доклад за икономическото развитие на интермодалния транспорт в ЕС. При събирането на необходимата информация Комисията ще бъде подпомагана от държавите членки и от обобщените данни от платформите за eFTI. В докладите ще се разглеждат по-специално обемът на трафика с интермодален транспорт в ЕС,

основните коридори за интермодален транспорт, основните пречки пред по-широкото използване на интермодален транспорт, конкурентоспособността на интермодалния транспорт в сравнение с изцяло автомобилния превоз (включително анализ на подкрепата, предоставяна от държавите членки съгласно техните НРП) и развитието на капацитета на терминалите.

Най-късно след 10 години Комисията ще оцени дали е подходящо режимът на подкрепа съгласно настоящата директива да продължи да се прилага.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Заглавието на директивата се коригира, за да бъде отразен разширеният обхват, като се премахва изразът „между държавите членки“, а „комбиниран транспорт“ се заменя с „интермодален транспорт“.

В член 1 от директивата за изменение се предвиждат следните изменения на Директива 92/106/ЕИО:

- *В член 1 от досегашната директива се описваше приложното поле на ДКТ, като се определяха условията, които трябва да бъдат изпълнени, за да се отговори на изискванията на рамката за подкрепа за „комбиниран транспорт“. За да се осигури яснота, в преразгледаната директива се вмъкват два члена, в които се описва приложното поле (член 1а) и се дават определения (член 1б), следвани от нов член 1в, в който се изброяват новите условия, на които трябва да отговарят операциите, за да бъдат квалифицирани като „комбиниран транспорт“.*
- *Член 2 се заменя с актуализиран текст, за да се премахне излишната целева дата през 1993 г.*
- *Член 3 се заменя с актуализирани условия относно доказателствата за съответствие.*
- *Вмъква се член 3а, с който се определя задължение държавите членки да приемат, публикуват, прилагат и оценяват национални рамки за политиката в подкрепа на интермодалния транспорт.*
- *Член 5 се заменя с актуализиран текст относно докладването от страна на Комисията.*
- *Член 6, параграф 1 се заменя с актуализиран текст, за да се гарантира спазването на правилата за държавна помощ.*
- *Член 7 се заличава.*
- *Член 9 се заменя с нов текст, за да се актуализират остарелите препратки и да се опрости текстът.*
- *Вмъква се член 9а, с който се определя задължение за освобождаване на отсечките, извършвани с автомобилен превоз при комбиниран транспорт, от националните забрани за движение на превозни средства през почивни и празнични дни.*
- *Вмъква се член 9б, за да се определят изисквания за прозрачност по отношение на интермодалните товарни терминали.*
- *Вмъква се член 9в, за да се определят условията за предоставяне на делегирани правомощия на Комисията съгласно настоящата директива.*

- *Вмъква се член 9г, за да се определи процедура на комитет за упражняване на правомощието на Комисията да приема актове за изпълнение.*
- *Член 10 се заличава.*
- *Вмъква се приложение, в което се предоставя примерен списък на мерките за подкрепа, посочени в член 3а.*

С член 2 от директивата за изменение се изменя Регламент (ЕС) 2020/1056, за да се въведе задължение платформите за eFTI да осигурят функционални възможности за изчисляване на икономите на външни разходи и генериране на обобщени данни за годишните обеми на комбинирания транспорт.

С член 3 от директивата за изменение се определят задължението за транспониране и отложеното изпълнение.

С член 4 от директивата за изменение се определя датата на влизане в сила и прилагане на посочената директива.

С член 5 от директивата за изменение се определят адресатите.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 92/106/ЕИО на Съвета по отношение на рамката за подкрепа за интермодалния транспорт на товари и Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изчисляването на икономии на външни разходи и генерирането на обобщени данни

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- 1) Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета³ има за цел да се намалят емисиите на парникови газове в цялата икономика на Съюза най-малко с 55 % до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. и да се постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г. Що се отнася до транспорта, тази цел означава намаляване на емисиите на парникови газове с 90 % до 2050 г. Освен това, за да намали зависимостта си от изкопаеми горива, Съюзът трябва също така да повиши енергийната си ефективност, както се изтъква в пакета за REPowerEU⁴, и да премине към по-чист транспорт с цел намаляване на замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, както е предвидено в Плана за действие за нулево замърсяване⁵.

¹ ОВ С , г., стр. .

² ОВ С , г., стр. .

³ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, План REPowerEU (COM(2022) 230 final).

⁵ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, Път към здравословна планета за всички, План за действие на ЕС: „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“ (COM(2021) 400 final).

- 2) Интермодалният транспорт съчетава по-добрите екологични показатели и енергийната ефективност на железопътния и водния транспорт с достъпността и гъвкавостта на автомобилния превоз и следователно е ключът към осигуряване на по-широкото използване на железопътния и водния товарен транспорт. Той също така дава възможност за по-ефективно разпределение на обемите между видовете транспорт и за ефективно справяне с външните разходи за автомобилния превоз, които е трудно да се интернализират напълно, особено тези, свързани със задръствания и произшествия. Понастоящем обаче цените на транспорта все още не отразяват в пълна степен отрицателните въздействия, породени от различните видове транспорт, и това възпрепятства ефективното намаляване на страничните въздействия чрез навлизането на по-устойчиви варианти за товарен превоз.
- 3) С Директива 92/106/ЕИО на Съвета⁶ се установява рамка за насърчаване на развитието на интермодалния транспорт, и по-специално на операциите по комбиниран транспорт. С нея се подкрепят интермодални транспортни операции, които се конкурират с едномодалния автомобилен превоз, и тя е основният законодателен акт на Съюза за стимулиране на преминаването от автомобилни товарни превози към видове транспорт с по-ниски емисии, като вътрешен воден транспорт, морски транспорт на къси разстояния и железопътен транспорт. Макар че Директива 92/106/ЕИО допринася за развитието на политиката на Съюза относно преминаването към други видове транспорт, ограниченият ѝ обхват, недостатъчната подкрепа и недостатъците при прилагането намаляват нейната ефективност. Поради това е необходимо да се гарантира, че интермодалните транспортни операции в Съюза, които допринасят за намаляване на външните разходи, тъй като са по-екологосъобразни, по-безопасни, по-енергийно ефективни и водят до по-малко задръствания от автомобилния превоз, ще станат привлекателни за изпращачите.
- 4) До икономии на външни разходи водят само интермодални транспортни операции, за които има търговски жизнеспособна алтернатива с използване на едномодален автомобилен превоз. Интермодалните операции за свързване на острови с континента нямат автомобилна алтернатива, но икономии на външни разходи могат да бъдат постигнати чрез различни маршрути, при които се използват по-дълги отсечки, изпълнявани с морски транспорт на къси разстояния, или различни отсечки, изпълнявани с морски транспорт на къси разстояния, които позволяват комбиниране с железопътен и вътрешен воден транспорт.
- 5) Около една пета от интермодалните транспортни операции се извършват изключително в рамките на една държава членка. Въпреки това отрицателните последици от вътрешните автомобилни транспортни операции, и по-конкретно емисиите на парникови газове и задръстванията, оказват въздействие отвъд пределите на националните граници на държавите членки. Следователно, за да се гарантира равностойното третиране на всички операции, допринасящи за намаляване на външните разходи, е необходимо стимулиране на равнището на Съюза както на международните, така и на вътрешните интермодални

⁶ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

транспортни операции, включително на различни комбинации между видовете транспорт.

- 6) От съществено значение за развитието на интермодалния транспорт е наличието на терминали за претоварване. Мерките за подкрепа с цел увеличаване на капацитета на терминалите не следва обаче да попадат в обхвата на настоящата директива, тъй като те са включени в *[добавете препратка към преразгледания Регламент за трансевропейската транспортна мрежа, за който в момента се водят преговори от съзаконодателите]*.
- 7) Условието за ползване на предимствата на Директива 92/106/ЕИО се основават на ограничения за дължината на различните части от операцията. Този подход за определяне на „операциите по комбиниран транспорт“ не подкрепя в достатъчна степен целта за намаляване на външните разходи, тъй като не е достатъчно целенасочен. Освен това с него не се отразяват обективно условията и обстоятелствата в различните региони и се пренебрегват характеристиките на екологичните показатели на действителната операция, включително например типа превозно средство и използваното гориво. Поради това предоставената подкрепа следва да се прилага само по отношение на интермодални транспортни операции, които гарантират достатъчно икономии на външни разходи и дават възможност да се оптимизира използването на транспортната мрежа. За да се обхванат такива операции, следва да се определи праг на икономии на външни разходи, включително емисии на парникови газове, замърсяване на въздуха, травми и смъртни случаи, шум и задръствания, за интермодална транспортна операция в сравнение с търговски жизнеспособната алтернативна едномодална автомобилна операция. Прагът следва да позволява да се ползват всички комбинации между видовете транспорт, като същевременно се гарантира, че отсечките, които се изпълняват с железопътен, с вътрешен воден транспорт и с морски транспорт на къси разстояния, ще представляват основна част от интермодалната операция. Освен това при изчисляването на икономии на външни разходи трябва да бъдат взети предвид външните разходи за всички неразделни части на интермодалната транспортна операция, за да се даде възможност за обективно сравнение с други възможности за транспорт.
- 8) В случай на операции, започващи или завършващи извън Съюза, или и двете, или започващи и завършващи в Съюза, но при които се преминава през трета държава, частта от интермодалната транспортна операция, която се извършва в Съюза, следва да попада в приложното поле на настоящата директива, ако отговаря на посочените в нея условия, като се има предвид, че води до промяна на вида транспорт в рамките на Съюза.
- 9) Интермодалните транспортни операции може да се различават значително една от друга по отношение на комбинациите от видове транспорт и броя на различните части на операцията, включително различния брой транспортни отсечки. Операциите по комбиниран транспорт, които се подпомагат съгласно настоящата директива, могат да включват една или две отсечки с автомобилен превоз и една или няколко отсечки с превоз, различен от автомобилния. Като се има предвид, че нито една от различните транспортни отсечки на операция по комбиниран транспорт не би се осъществила без другите отсечки, и в съответствие със съдебната практика на Съда, операция от изпращача до крайния получател представлява една-единствена неделима транспортна

операция⁷. Поради това наличието на пречки пред която и да е част от интермодалната операция биха подкопали жизнеспособността на цялата интермодална операция и така биха довели до увеличено използване на едномодален автомобилен превоз.

- 10) За да е възможно проследяването на интермодалните товарни единици през интермодалната верига с цел установяване на интермодални транспортни операции, които могат да се ползват от рамката за подкрепа съгласно настоящата директива, от съществено значение е интермодалните товарни единици, с които се извършват всички тези операции, да се обозначават с налични и широко използвани средства за идентификация и маркиране. Стандартизираната идентификация следва също така да допринесе за ускоряване на обработването на интермодалните товарни единици в терминалите и да улесни протичането на интермодалните транспортни операции.
- 11) При превоз на контейнери може да е необходимо да се вземе или да се върне празен контейнер в депо за контейнери преди или след използването му за интермодална транспортна операция. Когато такива курсове до депото се извършват със специални празни контейнери по силата на договор за превоз за интермодална транспортна операция или за част от нея, те също следва да се считат за неразделна част от интермодалната транспортна операция.
- 12) С цел да се гарантира, че от установената с настоящата директива рамка за подкрепа се ползват само допустими интермодални транспортни операции, е важно да може да се провери съответствието на всяка операция с определените в рамката за подкрепа условия. Изчисляването на икономии на външни разходи и проверката на съответствието може да се извършват с помощта на съвременни цифрови инструменти. С платформите за цифрови данни за транспорта, създадени съгласно Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета⁸ („платформи за eFTI“), се осигурява подходящ инструмент, тъй като те са изградени, така че да включват необходимата регулаторна информация, включително изчисляването на икономии на външни разходи. Поради това използването на платформа за eFTI следва да е задължително за всички операции, които искат да се ползват от рамката за подкрепа.
- 13) Необходимо е установяването и редовното актуализиране на обща хармонизирана методика на изчисляване с референтни стойности за външните разходи или с източници на такива референтни стойности, като се следва темпът на развитие на базата от знания и доказателства. Поради това точната методика следва да бъде установена с акт за изпълнение, като изчисленията бъдат направени в съответствие с единичните стойности, определени в

⁷ Решение от 7 май 1991 г., Комисия/Италия (C-45/89, Recueil 1991 г., стр. I-2053, ECLI:EU:C:1991:185).

⁸ Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

актуализираната версия на Наръчника за оценка на външните разходи в транспорта⁹.

- 14) Необходимата транспортна информация следва да бъде записана на платформите за eFTI преди началото на дадена операция и трябва да е строго ограничена до данните и изчисленията, необходими за доказване на съответствието. За да се избегнат административните тежести, от националните компетентни органи не следва да се изисква допълнителна информация за целите на проверката на съответствието.
- 15) За да се даде възможност на Комисията да изпълни посочените в настоящата директива задължения за докладване, всяка година следва да ѝ се предоставят определени данни в обобщена форма за операциите по комбиниран транспорт, записани на платформите за eFTI.
- 16) Използването на интермодален транспорт може да бъде конкурентно по отношение на разходите спрямо едномодалния автомобилен превоз на по-дълги разстояния поради обичайно по-ниските транспортни разходи за единица при видовете транспорт, различни от автомобилния. На средни и по-къси разстояния обаче изпращачите на товари и организаторите на превози често избират едномодалния автомобилен превоз поради конкурентен натиск, тъй като на такива по-къси разстояния по-ниските транспортни разходи за единица не са достатъчни, за да се компенсират допълнителните организационни разходи и разходи за претоварване, произтичащи от факта, че в интермодалния транспорт участват няколко вида транспорт. Средната разлика по отношение на конкурентоспособността на разходите за средни разстояния е 10 %. Следователно, за да се стимулира бързото увеличаване на навлизането на интермодалния транспорт на средни разстояния, държавите членки следва да коригират националните политики и да предприемат необходимите регулаторни и нерегулаторни мерки за подобряване на конкурентоспособността на интермодалния транспорт.
- 17) Някои държави членки разполагат с национални политики за насърчаване на интермодалния транспорт, включващ железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища и морски транспорт на къси разстояния, чиято цел е да се намали разликата в разходите между автомобилния превоз и алтернативните възможности за транспорт. Тези модални политики обаче не винаги са съгласувани между видовете транспорт или между съседните държави членки. Освен това някои държави членки не са въвели мерки за подкрепа. Фрагментирането, дължащо се на некоординиран подход, намалява ефективността на съществуващата подкрепа и води до неравностойни условия на конкуренция между видовете транспорт и държавите членки. Поради това всички държави членки следва да създадат и да прилагат национални рамки за политиката в подкрепа на навлизането на интермодалния транспорт, като отчитат в детайли потенциала на всяка комбинация между видовете транспорт, както и взаимодействията на всички видове транспорт; държавите членки следва редовно да извършват последваща оценка на ефективността и уместността на националните мерки.

⁹ Handbook on the external costs of transport (Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта). Европейска комисия. Версия 2019 г. — 1.1, Служба за публикации на Европейския съюз, ISBN 978-92-76-18184-2.

- 18) Националните рамки за политиката следва да включват както съществуващи, така и планирани национални регулаторни и нерегулаторни мерки, използвани от държавите членки, които оказват въздействие върху конкурентоспособността на интермодалния транспорт, като регулаторни изключения или преференциално третиране; такси, данъци и налози, включително за инфраструктура, външни разходи и такси за задръствания, както и тези, които се прилагат за едномодалния автомобилен товарен превоз, а също и схеми за подкрепа на товарния транспорт, приложими към отделни видове транспорт или към интермодалния транспорт, включително тези, приложими към едномодалния автомобилен товарен превоз или специфични части от него. Мерките за подкрепа следва да се прилагат еднакво за всички операции, които отговарят на условията да бъдат считани за операции по комбиниран транспорт. Когато е необходимо, държавите членки следва да си сътрудничат с други съседни държави членки чрез консултации или съвместни рамки за политиката. Координацията на тези национални рамки за политиката и тяхната съгласуваност на равнището на Съюза следва да бъдат подкрепени от анализ на пазара и докладване от страна на Комисията.
- 19) За да може интермодалните операции на средни разстояния да станат конкурентоспособни по отношение на разходите спрямо едномодалните автомобилни операции и за да бъдат мотивирани изпращачите на товари да преминат към операции с интермодален транспорт, националните рамки за политиката следва да допринасят за постигането в средносрочен план на общо кумулативно намаляване на поне 10 % от общите разходи за интермодални транспортни операции „от врата до врата“. Мерките за постигане на това намаляване може да включват правни, икономически, фискални или административни корекции и механизми. Държавите членки може да използват приходите, реализирани съгласно Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, в полза на обхванатите от директивата интермодални транспортни операции. При спазване на правилата, приложими за конкретни програми, подкрепата може да бъде финансирана и от съществуващи финансови инструменти на Съюза.
- 20) Освен това, за да се даде възможност за използване на интермодален транспорт, е важно да има специална подкрепа за инвестиции, позволяващи необходимото модернизиране на интермодалните технологии. С тази подкрепа може да се отговори на технологичните нужди на терминалите или на всеки от видовете транспорт, включени в интермодалния транспорт.
- 21) Когато между определени терминали или в техния район няма връзки, различни от автомобилен превоз, за разкриването на нови интермодални връзки може да е необходима първоначална подкрепа, тъй като търсенето на услуги в началния етап може да не е достатъчно, за да се осигури рентабилност на такива услуги.
- 22) Държавите членки могат да въведат мерки за държавна помощ за постигане на целите на Европейския зелен пакт и на Закона за климата, при условие че тези мерки са съвместими с вътрешния пазар.

¹⁰ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- 23) Въведените в рамките на националните рамки за политиката мерки за подкрепа може да представляват държавна помощ. Когато държава членка въвежда мерки в националната си рамка за политиката — без да се засяга прилагането на членове 107 и 108 от ДФЕС — тя следва да прецени дали някоя от тези мерки представлява държавна помощ. Когато мярката представлява държавна помощ, се прилагат процесуалните и материалноправните правила в областта на държавната помощ. Приема се, че по силата на член 108 от ДФЕС оценката на съвместимостта на мерките за държавна помощ попада в изключителната компетентност на Комисията.
- 24) С цел да се гарантира, че практическата информация относно прилаганите от държавите членки налични мерки за подкрепа е лесно достъпна публично и е безплатна за всички оператори в Съюза, тя следва да се предоставя на специална уебстраница на централно място, така че предприятията, организиращи международни операции, да могат лесно да я намерят.
- 25) Важно е да се следи развитието на пазара и въздействието на мерките за подкрепа върху навлизането на интермодалния транспорт. Прегледът на пазара следва да гарантира съпоставимост в целия Съюз. Следователно Комисията следва да продължи да докладва за развитието на пазара със съдействието на държавите членки. В такъв доклад следва първо да се установи изходното положение по отношение на свързаната с разходите конкурентоспособност на интермодалния транспорт спрямо автомобилния превоз, след което докладът трябва да се изготвя на всеки 5 години, за да има достатъчно време мерките за подкрепа да дадат резултат.
- 26) Навлизането и ефикасността на интермодалния транспорт могат да бъдат подкрепени от специални регулаторни разпоредби на равнището на Съюза, които се отнасят до конкретни ситуации. За да се осигури ефективно използване на капацитета на терминалите и на различния от автомобилен превоз, е важно работата на терминалите и на различния от автомобилен превоз да не бъде възпрепятствана от временни ограничения за движение на превозни средства по отсечките с автомобилен превоз.
- 27) С цел да се гарантира, че информацията относно наличните услуги и съоръжения във всеки интермодален терминал за претоварване е лесно достъпна за всички оператори и организатори на превози в Съюза, тази информация следва да се публикува безплатно от операторите на терминали на техните уебстраници. За да се осигури рамка за определяне на нивото на услугите на интермодалните терминали за претоварване в Съюза, в акт за изпълнение следва да бъде включен подробен списък с тази информация.
- 28) Съпоставимостта на нивото на услугите в различни терминали в Съюза следва да бъде гарантирана чрез установяване на категоризация на интермодалните терминали за претоварване. При тази категоризация следва да се избягва прекомерната сложност и тежести и следователно тя трябва да се основава на вече публикувана информация.
- 29) Специална подкрепа за интермодалния транспорт е необходима само докато пазарната цена започне да отразява адекватно общите разходи за различните транспортни операции за обществото. Поради това след 10 години следва да се извърши преразглеждане с цел да се прецени дали тази подкрепа е все още уместна и ако това е така, по какъв начин може да се наложи да се коригира.

- 30) За да се създадат предпоставки за прилагането на настоящата директива, платформите за eFTI следва да предоставят функции за изчисляване на икономии на външни разходи и генериране на обобщени данни.
- 31) За да се вземе предвид техническото естество на някои изисквания, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз с цел допълването на настоящата директива със списъка на допълнителните данни, които да послужат за изчисляване на икономии на външни разходи от дадена интермодална транспортна операция, необходими за доказване на съответствието с настоящата директива, и с правила за предоставяне на годишните обобщени данни за операциите по комбиниран транспорт за анализ на пазара. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹¹. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- 32) За да се осигурят еднакви условия за прилагане на настоящата директива, и по-специално на подробните правила за изчисляване на външните разходи, списъка на предварително определени алтернативни интермодални маршрути за операции, свързващи острови с континента, и информацията, която трябва да бъде предоставена за предлаганите услуги в терминалите и относно категоризацията на терминалите, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат *упражнявани* в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹².
- 33) Целта на настоящата директива е допълнително да се насърчи преминаването на превоза на товари от автомобилен към по-екологични видове транспорт с оглед намаляване на външните разходи на транспортната система на Съюза. Като се има предвид, че интермодалният транспорт има предимно международен характер и инфраструктурата е взаимосвързана, тази цел не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а по-скоро може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза. Следователно Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- 34) С цел да се даде възможност за продължаване на безпроблемното осъществяване на трансгранични транспортни операции в Съюза, прилагането на националните закони, подзаконови и административни разпоредби,

¹¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

¹² Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

необходими за транспониране на настоящата директива, следва да бъде отложено, докато платформите за eFTI не бъдат налични. Отложеното прилагане следва да не засяга задълженията на държавите членки, отнасящи се до сроковете за транспониране в националното законодателство.

- 35) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи¹³ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на такива документи е обосновано.
- 36) Поради това Директива 92/106/ЕИО и Регламент (ЕС) 2020/1056 следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения в Директива 92/106/ЕИО

Директива 92/106/ЕИО се изменя, както следва:

- 1) заглавието се заменя със следното:
„Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на рамка за подкрепа за интермодалния транспорт на товари“;
- 2) член 1 се заличава;
- 3) вмъкват се следните членове 1а, 1б и 1в:

„Член 1а

С настоящата директива се установява рамка за подкрепа за интермодалните транспортни операции, извършвани изцяло или частично на територията на Съюза. С нея също така се определят правила относно изискванията за прозрачност по отношение на интермодалните терминали за претоварване.

Член 1б

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- 1) „интермодална транспортна операция“ означава превозът на единична интермодална товарна единица между нейната точка на товарене и точка на разтоварване през две или повече транспортни отсечки, при който превозът по поне една отсечка се извършва с железопътен транспорт, по вътрешни водни пътища или с морски превоз на къси разстояния и началният или крайният етап, или и двата, се извършват с автомобилен превоз, без обработване на товарите по време на претоварването между различните транспортни отсечки, независимо дали са обхванати, или не

¹³ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

от един договор за мултимодален превоз или от последователни договори за превоз, специфични за вида транспорт;

- 2) „операция по комбиниран транспорт“ означава интермодална транспортна операция, която отговаря на условията, определени в член 1в, параграф 2, в рамките на територията на Съюза;
- 3) „интермодална товарна единица“ означава контейнер, сменяема каросерия или полуремарке, или пътно превозно средство, или комбинация от превозни средства, използвани при интермодален транспорт;
- 4) „точка на товарене“ означава мястото, на което товарите се натоварват на интермодална товарна единица;
- 5) „точка на разтоварване“ означава мястото, на което товарите се разтоварват от интермодална товарна единица;
- 6) „външни разходи“ означава разходи, които се генерират от потребителите на транспорта, но не се поемат от тях, а от обществото като цяло, по-специално свързани с емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха, травми и смъртни случаи, шум и задръствания;
- 7) „алтернативна едномодална автомобилна транспортна операция“ означава виртуално планирана, с възможности за търговска реализация едномодална транспортна операция на интермодалната товарна единица, при която целият превоз се извършва с автомобилен транспорт между същата начална и крайна точка като тези на действителната операция по комбиниран транспорт;
- 8) „алтернативна морска интермодална операция“ означава виртуално планирана, с възможности за търговска реализация интермодална транспортна операция, при която се използва една от морските отсечки в списъка, изготвен в съответствие с член 1в, параграф 7, за превоз на интермодалната товарна единица между една и съща начална и крайна точка като тези на съответната операция по комбиниран транспорт;
- 9) „интермодален терминал за претоварване“ означава интермодален товарен терминал със структура, оборудвана за претоварване на интермодални товарни единици между поне два вида транспорт или между две различни превозни средства или плавателни съдове, като терминали във вътрешни или морски пристанища, по протежение на вътрешни водни пътища, на летища, както и железопътно-автомобилни терминали;
- 10) „начална точка на транспортната отсечка“ означава мястото, където интермодалната товарна единица започва операцията по комбиниран транспорт за даден вид транспорт;
- 11) „крайна точка на транспортната отсечка“ означава мястото, където интермодалната товарна единица приключва операцията по комбиниран транспорт за даден вид транспорт;
- 12) „начална точка на операцията по комбиниран транспорт“ означава мястото, където интермодалната товарна единица е натоварена на превозното средство или на плавателния съд, извършващи превоз по първата транспортна отсечка от операцията по комбиниран транспорт в

Съюза, а когато интермодалната транспортна операция започва извън територията на Съюза — входната точка на интермодалната товарна единица на територията на Съюза;

- 13) „крайна точка на операцията по комбиниран транспорт“ означава мястото, където интермодалната товарна единица е разтоварена от превозното средство или от плавателния съд, извършващи превоз по последната транспортна отсечка от операцията по комбиниран транспорт в Съюза, а когато интермодалната транспортна операция приключва извън територията на Съюза — изходната точка на интермодалната товарна единица от територията на Съюза;
- 14) „мерки за подкрепа“ означава мерки и действия от икономическо, регулаторно, административно или друго естество, насочени към насърчаване на навлизането на интермодалния транспорт.

Член 1в

1. Всички операции по комбиниран транспорт се ползват от мерките за подкрепа, посочени в членове 2, 3а, 4, 6, 8, 9 и 9а, според случая.
2. Операцията по комбиниран транспорт отговаря на следните условия:
 - а) с изключение на операциите, посочени в буква б), операцията води до най-малко 40 % по-малко външни разходи, отколкото алтернативната едномодална автомобилна транспортна операция;
 - б) в случай на връзки между остров и континента, за които няма автомобилна алтернатива, операцията води до най-малко 40 % по-малко външни разходи, отколкото алтернативната морска интермодална операция;
 - в) интермодалната товарна единица при непридружаван транспорт има уникален референтен номер в съответствие с режима за идентификация и маркиране, установен в съответствие с актуалните версии на международните стандарти ISO6346 или EN13044.
3. Автомобилният превоз на празен контейнер, използван за дадена операция от или до депо за контейнери преди или след точката на товарене или разтоварване, когато такъв превоз е предмет на същия договор за превоз, се счита за неразделна част от операцията по комбиниран транспорт. Всяко друго движение на пътни превозни средства преди или след точката на товарене или разтоварване не се счита за част от операцията по комбиниран транспорт.
4. При изчисляването на външните разходи, посочени в параграф 2, се вземат предвид всички части от операцията, включително дейностите на терминала, които се извършват в Съюза, в т.ч. превозът на празни контейнери, посочен в параграф 3.
5. Мерките за подкрепа, посочени в членове 2, 3а, 4, 6, 8, 9 и 9а, се прилагат по недискриминационен начин за всички операции по комбиниран транспорт, които се извършват изцяло или частично на територията на Съюза, независимо от произхода на предприятието, което организира операцията или извършва цялата операция или части от нея.
6. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на подробни правила за изчисляване на външните разходи, посочени в параграф 2 от настоящия

член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9г, параграф 2.

7. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на списък на предварително определени отсечки, изпълнявани с морски транспорт, за алтернативните морски интермодални операции, посочени в параграф 2, буква б) от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9г, параграф 2.“;

- 4) членове 2 и 3 се заменят със следното:

„Член 2

За интермодалните транспортни операции не се прилагат системи за квоти, нито системи за издаване на разрешения.

Член 3

1. За да се възползва от установената с настоящата директива рамка за подкрепа предприятието, което организира операцията по комбиниран транспорт, записва и предоставя транспортна информация в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета* относно платформа за електронна информация за товарни превози („платформата за eFTI“).
2. Транспортната информация, посочена в параграф 1, се записва преди началото на съответната операция по комбиниран транспорт и обхваща всички части на тази операция. Транспортната информация включва следното:
 - а) наименованието, адреса и данните за контакт на предприятието, което организира операцията по комбиниран транспорт;
 - б) наименованието, адреса и данните за контакт на предприятието, което получава интермодалната товарна единица в края на операцията по комбиниран транспорт;
 - в) наименованието, адреса и данните за контакт на интермодалния терминал или терминали за претоварване за тази операция по комбиниран транспорт;
 - г) вида на превозваната интермодална товарна единица и нейния референтен номер в съответствие с член 1в, параграф 2, буква в);
 - д) мястото на вземане или на доставка на празния контейнер, както е отбелязано в договора за превоз, посочен в член 1в, параграф 3, когато е приложимо;
 - е) за всяка транспортна отсечка — местоположението на началната и крайната точка на всяка транспортна отсечка от операцията по комбиниран транспорт в Съюза, съответната очаквана начална дата и крайна дата и вида на транспорта, използван за всяка отсечка;
 - ж) допълнителната транспортна информация, необходима за изчисляването на външните разходи за операция по комбиниран транспорт, както е уточнено в акта за изпълнение, посочен в член 1в, параграф 6.

3. Записаната съгласно параграф 2 транспортна информация се използва чрез специални функции на платформите за eFTI за:
- а) изчисляване на икономии на външни разходи, посочени в член 1в, параграф 2, буква а);
 - б) генериране на годишни обобщени данни за операциите по комбиниран транспорт, посочени в член 5, параграф 4, букви а), б и в).

Изчисляването, посочено в първа алинея, буква а) от настоящия параграф, се извършва в съответствие с правилата, установени в акта за изпълнение, посочен в член 1в, параграф 6.

Обобщаването, посочено в първа алинея, буква б) от настоящия параграф, се извършва в съответствие с правилата, установени в делегирания акт, посочен в параграф 7.

4. Доказателствата за съответствие с условията, посочени в член 1в, параграф 2, се състоят от информацията за транспорта, посочена в параграф 1 от настоящия член, и резултатите от изчисляването на икономии на външни разходи. Тези доказателства за съответствие са достъпни за компетентните органи, както и за страните, участващи в тази операция по комбиниран транспорт, на същата платформа за eFTI, където са записани транспортната информация и резултатите от изчисленията. Не се изисква допълнителна информация за целите на проверката на съответствието с настоящата директива.
5. До 28 февруари всяка година доставчиците на услугата за eFTI или предприятията, които притежават или управляват платформи за eFTI за своите собствени дейности, предоставят на Комисията обобщените данни, посочени в параграф 3, първа алинея, буква б) от настоящия член, за целите на изпълнение на задълженията на Комисията за докладване съгласно член 5, параграф 4, букви а), б) и в).
6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 9в за допълване на настоящата директива чрез установяване на допълнителни подробности за транспортната информация, посочена в параграф 2, букви а)—е) от настоящия член, и на списъка на необходимата допълнителна транспортна информация, посочена в параграф 2, буква ж) от настоящия член.
7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 9в за допълване на настоящата директива чрез изготвяне на списък на годишните обобщени данни, посочени в параграф 3, първа алинея, буква б) от настоящия член, на подробни правила за генерирането на данните и на условия за предоставянето на данните на Комисията.
8. В случай на пътни проверки несъответствие между операцията по комбиниран транспорт и предоставената информация, по-специално по отношение на информацията, посочена в параграф 2, букви в) и е), се допуска, когато това е надлежно обосновано и породено от изключителни и непредвидени обстоятелства извън контрола на превозвача. С цел да предостави изискваните доказателства, водачът има право да се свърже с главното управление, с ръководителя на транспорта, с изпращача или с друго предприятие, което организира съответната операция по комбиниран транспорт, или с всяко друго

лице или субект, което може да предостави допълнителна обосновка относно това несъответствие.

* Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).“;

5) вмъква се следният член 3а:

„Член 3а

1. До *[Служба за публикации, моля, въведете датата: 24 месеца след влизането в сила на настоящата директива]* всяка държава членка приема национална рамка за политиката за улесняване на навлизането на интермодалния транспорт, и по-специално на операциите по комбиниран транспорт. Рамката съдържа най-малко следните елементи:
 - а) преглед на съществуващите относими регулаторни и нерегулаторни мерки, оказващи влияние върху конкурентоспособността на транспортните операции с различни видове транспорт, включително тези, попадащи в обхвата на членове 4, 6 и 9а, както и оценка на тяхното въздействие върху интермодалните транспортни операции;
 - б) списък на мерките, необходими за намаляване на разликата в конкурентоспособността на интермодалните транспортни операции в сравнение с еднomoдалните автомобилни транспортни операции, който се изготвя въз основа на прегледа и оценката, посочени в буква а); примерен списък на подходящите мерки е представен в приложението.
2. Мерките, посочени в параграф 1 от настоящия член, са насочени към постигане на следните цели в сравнение с изходната оценка, включена в доклада, посочен в член 5, параграф 1:
 - а) общо намаляване с най-малко 10 % на общите разходи за операции по комбиниран транспорт на тяхна територия, поети от предприятията, организиращи операции по комбиниран транспорт, до *[Служба за публикации, моля, въведете датата: 90 месеца, т.е. 7 години и 6 месеца след влизането в сила на настоящата директива]*;
 - б) увеличаване на модернизирането или навлизането на технологии, подобряващи ефикасността на интермодалните транспортни операции; и
 - в) когато е приложимо, установяване на нови железопътни връзки, връзки по вътрешните водни пътища или морски връзки на къси разстояния между несвързани преди това интермодални терминали за претоварване.
3. Въвеждането на мерките, посочени в параграф 1 от настоящия член, в национална рамка за политиката не е показател за тяхната съвместимост с правото на Съюза. Когато мерките, посочени в параграф 1 от настоящия член, представляват държавна помощ, те са в съответствие с приложимите процесуални и материалноправни правила в областта на

държавната помощ, включително тези относно уведомяването, публикуването и предаването на информация на Комисията.

4. Държавите членки публикуват своите национални рамки за политиката в интернет и уведомяват незабавно Комисията за тях и не по-късно от 1 месец след приемането им, като предоставят връзка към тази публикация и всички оценки или проведени проучвания, свързани с тези мерки, включително относно приноса им за постигане на целите, посочени в параграф 2 от настоящия член. По отношение на мерките, които представляват държавна помощ и които не са обхванати от разпоредба за групово освобождаване, предвиденото за националните рамки за политиката задължение за публикуване и уведомяване е в допълнение към задължението за предварително уведомление и задължението за отлагане съгласно правилата за държавната помощ, определени в член 108, параграф 3 от ДФЕС.
 5. Държавите членки прилагат мерките, посочени в параграф 1. Те публикуват по лесно достъпен начин и безплатно в интернет практическа информация, като условията, процедурата за подаване на заявления и всякаква друга информация, която е от значение за потенциалните бенефициери на тези мерки, след приемането, но преди прилагането на мерките. В същото време те предоставят на Комисията връзка към информацията.
 6. Когато е необходимо, държавите членки си сътрудничат, за да увеличат в максимална степен въздействието на посочените в параграф 1 мерки върху трансграничните интермодални транспортни операции.
 7. Най-малко на всеки 5 години държавите членки оценяват използването и въздействието на мерките в своите национални рамки за политиката, посочени в параграф 1, включително тяхната ефективност и уместност от гледна точка на намаляването на външните разходи и постигането на определените в параграф 2 цели. Въз основа на тази оценка те адаптират своите национални рамки за политиката, както е необходимо за постигането на тези цели. Държавите членки съобщават незабавно на Комисията резултатите от своите оценки и актуализираните рамки за политиката, за да ѝ помогнат при изготвянето на докладите, посочени в член 5, параграф 2, и публикуват тези актуализирани национални рамки за политиката в интернет.
 8. Комисията незабавно публикува връзките към предоставената от държавите членки национална информация, посочена в параграфи 4, 5 и 7, на своята уебстраница, посветена на мерките за подкрепа съгласно настоящата директива.“;
- 6) член 5 се заменя със следното:
- „Член 5
1. До *[Служба за публикации, моля, въведете датата: 18 месеца след влизането в сила на настоящата директива]* Комисията изготвя доклад до Европейския парламент и до Съвета, в който оценява конкурентоспособността на интермодалния транспорт в сравнение с едномодалния автомобилен превоз в държавите членки, в т.ч. анализа на общите разходи „от врата до врата“ за

основните категории интермодални транспортни операции, включително операцията по комбиниран транспорт.

2. До [Служба за публикации, моля, въведете датата: 90 месеца, т.е. 7 години и 6 месеца след приемането на настоящата директива] и на всеки 5 години след това Комисията изготвя доклад до Европейския парламент и до Съвета относно икономическото развитие на интермодалния транспорт, включително операцията по комбиниран транспорт, в Съюза.
3. При изготвянето на докладите, посочени в параграфи 1 и 2, Комисията се подпомага от държавите членки при събиране на необходимата за тази цел информация.
4. В посочените в параграфи 1 и 2 доклади се представя и анализ на промените, свързани с интермодалните транспортни операции, включително операцията по комбиниран транспорт. По-специално докладите обхващат:
 - а) обема на интермодалните операции в Съюза по модална комбинация, пазарен сегмент, технология за претоварване, тип използвани интермодални товарни единици и географски обхват (национален и в рамките на Съюза);
 - б) основните транспортни коридори, по които се използва интермодален транспорт, и основните райони в Съюза, където не се използва, както и причините за едното и за другото;
 - в) броя, гъстотата и вида на терминалите за претоварване, предоставящи услуги за операции по комбиниран транспорт;
 - г) установените от потребителите основни пречки пред увеличаването на навлизането на интермодални транспортни операции;
 - д) промени в наличния капацитет на интермодалните терминали за претоварване и области, в които са необходими допълнителни промени;
 - е) наличие, лесен достъп и пълнота на информацията относно интермодалните терминали за претоварване;
 - ж) анализ на ефективността и ефикасността на предоставената от държавите членки подкрепа в контекста на техните национални рамки за политиката, предвидени в член 3а, параграфи 1 и 2;
 - з) конкурентоспособността на интермодалния транспорт в сравнение с едномодалния автомобилен превоз;
 - и) ползите от интермодалния транспорт за околната среда, по-специално с оглед на развитието на характеристиките на различните видове транспорт по отношение на околната среда, енергийната ефективност и емисиите на парникови газове.
5. В докладите, посочени в параграфи 1 и 2, се предлагат, когато е уместно, решения за по-нататъшно подобряване на наличността на информацията и мерките за подобряване на положението в сектора на интермодалния транспорт.

6. Въз основа на докладите, посочени в параграфи 1 и 2, Комисията оценява най-малко на всеки 10 години ефективността и уместността на разпоредбите на настоящата директива за улесняване на операциите по комбиниран транспорт.“;

7) в член 6 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Държавите членки могат да предприемат необходимите мерки в съответствие с правото на Съюза, за да гарантират, че таксите, изброени в параграф 3, които се прилагат за пътните превозни средства (камиони, трактори, ремаркета или полуремаркета), когато се движат по маршрут на комбиниран транспорт, се намаляват или възстановят със стандартна сума или пропорционално на маршрутите, които тези превозни средства предприемат по релси в съответната държава членка. Тези намаления и възстановявания се предоставят от държавата членка, в която са регистрирани превозните средства. Когато такива мерки представляват държавна помощ, те са в съответствие със съответните процесуални и материалноправни правила в областта на държавната помощ.

2. Превозните средства, използвани изключително за началните или крайните отсечки с автомобилен превоз при комбиниран транспорт, или и за двете, могат да бъдат освободени от данъците, посочени в параграф 3, когато се облагат отделно, в съответствие с правото на Съюза. По-специално, когато такива мерки представляват държавна помощ, те са в съответствие със съответните процесуални и материалноправни правила в областта на държавната помощ.“;

8) член 7 се заличава;

9) член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Когато полуремарке или ремарке, използвано в операция по комбиниран транспорт, е собственост на изпращащото или на получаващото предприятие и се превозва по отсечка с автомобилен превоз с помощта на трактор, който се притежава, закупен е на разсрочено плащане или е нает съгласно Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета*, от съответното друго предприятие, се счита, че тази отсечка с автомобилен превоз отговаря на условията по член 1, параграф 5, буква г) от Регламент (ЕС) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета**.

* Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).“;

10) вмъкват се следните членове 9а, 9б, 9в и 9г:

„Член 9а

Превозни средства, извършващи превоз по отсечки с автомобилен превоз при операции по комбиниран транспорт, се освобождават от забраните за движение

на превозни средства през почивни и празнични дни, както и през нощта, които се прилагат само за тежкотоварни автомобили. Това освобождаване не се прилага в случай на общи забрани за движение на превозни средства, приложими за всички превозни средства, използвани за лични цели.

Член 9в

1. Всички оператори на интермодални терминали за претоварване предоставят на своята уебстраница, публично и безплатно, информация за наличните услуги и съоръжения в даден терминал.
2. Комисията определя подробен списък на информацията, посочена в параграф 1, чрез актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9г, параграф 2.
3. За да осигури рамка за определяне на нивото на услугите на интермодалните терминали за претоварване в Съюза, Комисията може да приема актове за изпълнение, в които се определят критерии за категориите интермодални терминали за претоварване. Такива критерии се установяват чрез определяне на нивото на наличните услуги и съоръжения от списъка, изготвен в съответствие с параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9г, параграф 2.
4. Когато бъде установена рамка за нивото на услугите на интермодалните терминали за претоварване в Съюза, операторите на интермодални терминали за претоварване публикуват приложимото ниво на услугите съгласно параграф 1.

Член 9в

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3, параграфи 6 и 7, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от *[Служба за публикации, моля, въведете датата на влизане в сила на настоящата директива]*.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 3, параграфи 6 и 7, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуйнституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегирани актове, приети съгласно член 3, параграфи 6 и 7, влизат в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 9г

4. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011*.
5. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“;

* Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 11) текстът от приложението към настоящата директива се добавя като приложение.

Член 2

Изменения в Регламент (ЕС) 2020/1056

Регламент (ЕС) 2020/1056 се изменя, както следва:

в член 9, параграф 1 се вмъква следната буква л):

„л) изчисляването на икономите на външни разходи, посочени в член 3, параграф 3, първа алинея, буква а) от Директива 92/106/ЕИО, се извършва в съответствие с методиката, установена в акта за изпълнение, посочен в член 1в, параграф 6 от същата директива.

м) генерирането на обобщени данни, посочено в член 3, параграф 3, първа алинея, буква б) от Директива 92/106/ЕИО, се извършва в съответствие с правилата, установени в делегирания акт, посочен в член 3, параграф 7 от същата директива.“.

Член 3

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за спазване на настоящата

директива, не по-късно от [Служба за публикации, моля, въведете датата: 24 месеца след влизането в сила на настоящата директива]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Те прилагат тези разпоредби, считано от [Служба за публикации: моля, въведете датата: 30 месеца след влизането в сила на настоящата директива].

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 4

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

Съдържание

1.	РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА	3
1.1.	Наименование на предложението/инициативата	3
1.2.	Съответна(и) област(и) на политиката.....	3
1.3.	Предложението/инициативата е във връзка с:	3
1.4.	Цел(и).....	3
1.4.1.	Обща(и) цел(и)	3
1.4.2.	Конкретна(и) цел(и).....	3
1.4.3.	Очакван(и) резултат(и) и отражение	3
1.4.4.	Показатели за изпълнението.....	4
1.5.	Мотиви за предложението/инициативата	4
1.5.1.	Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата	4
1.5.2.	Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.....	5
1.5.3.	Изводи от подобен опит в миналото	5
1.5.4.	Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти	7
1.5.5.	Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства	7
1.6.	Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата	7
1.7.	Планирани методи на изпълнение на бюджета.....	8
2.	МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ.....	9
2.1.	Правила за мониторинг и докладване	9
2.2.	Системи за управление и контрол.....	9
2.2.1.	Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол	9
2.2.2.	Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им.....	9
2.2.3.	Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и	

	<i>оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване).....</i>	<i>10</i>
2.3.	Мерки за предотвратяване на измами и нередности	10
3.	ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА	11
3.1.	Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове	11
3.2.	Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити.....	12
<i>3.2.1.</i>	<i>Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи</i>	<i>12</i>
<i>3.2.2.</i>	<i>Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи</i>	<i>15</i>
<i>3.2.3.</i>	<i>Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи.....</i>	<i>17</i>
<i>3.2.4.</i>	<i>Съвместимост с текущата многогодишна финансова рамка.....</i>	<i>20</i>
<i>3.2.5.</i>	<i>Финансов принос от трети страни</i>	<i>20</i>
3.3.	Очаквано отражение върху приходите.....	21

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/106/ЕИО от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки.

1.2. Съответна(и) област(и) на политиката

Мобилност и транспорт

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

☒ **ново действие**

☐ **ново действие след пилотен проект/подготвително действие**⁵¹

☐ **продължаването на съществуващо действие**

☐ **сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие**

1.4. Цел(и)

1.4.1. Обща(и) цел(и)

Общата цел на Директивата е да се улесни увеличаването на дела на интермодалния транспорт в общия товарен транспорт в рамките на ЕС, да се намалят външните разходи и потреблението на енергия от товарния транспорт. Директивата ще допринесе за ЦУР 13 (Предприемане на спешни действия за борба с изменението на климата и неговите последици), ЦУР 9 (Изграждане на устойчива инфраструктура, насърчаване на приобщаваща и устойчива индустриализация и стимулиране на иновациите) и ЦУР 11 (Превръщане на градовете и селищата в приобщаващи, безопасни, адаптивни и устойчиви места за живеене).

1.4.2. Конкретна(и) цел(и)

Конкретните цели на директивата са:

- предоставяне на подкрепа за по-широк кръг от интермодални операции при ефективни условия за съответствие
- осигуряване на по-добра подкрепа чрез подобряване на докладването относно интермодалния транспорт
- увеличаване на конкурентоспособността на интермодалния транспорт с цел намаляване на външните разходи
- подобряване на прозрачността и улесняване на навлизането на пазара

1.4.3. Очакван(и) резултат(и) и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

⁵¹

Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

Очаква се с предложението да се увеличи конкурентоспособността на интермодалния транспорт спрямо едномодалния автомобилен превоз и следователно да се насърчи неговата употреба, което ще доведе до намаляване на външните разходи.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел 1 ще бъде определена въз основа на следния показател:

- обема на интермодалните транспортни операции в ЕС — по модална комбинация, по пазарен сегмент, по технология за претоварване и по тип товарни единици;
- основните коридори, по които се използва интермодален транспорт, и тези, по които не се използва, и причините за това.

Ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел 2 ще бъде определена въз основа на следните показатели:

- предоставяне в рамките на определените в директивата интервали на доклад за икономическото развитие на интермодалния транспорт в Съюза.

Ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел 3 ще бъде определена въз основа на следните показатели:

- конкурентоспособността на интермодалния транспорт в сравнение с едномодалния автомобилен превоз и развитието на подкрепата, предоставяна от държавите членки.
- *промени в разпределението на отделните видове транспорт и дела на интермодалния транспорт.*

Ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел 4 ще бъде определена въз основа на следните показатели:

- развитие на капацитета на терминалите за претоварване;
- наличие, лесен достъп и пълнота на информацията относно интермодалните терминали.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

С предложението ще се предостави рамка за подкрепа за увеличаване на конкурентоспособността на интермодалния транспорт спрямо едномодалния автомобилен превоз с цел да се стимулира неговото навлизане и следователно да се намаляват външните разходи за товарен транспорт. То включва:

- общи и ефективни условия за съответствие и правила за доказване на съответствието;
- икономически и регулаторни мерки в подкрепа на увеличаването на конкурентоспособността на интермодалния транспорт;

— изисквания за гарантиране на прозрачност по отношение на терминалите във връзка със съоръженията и услугите;

— правила за докладване и съдържание на докладите за пазара и клауза за преразглеждане с цел последваща оценка на полезността на рамката за подкрепа след определен период от време.

Всички тези разпоредби следва да бъдат напълно приложими 30 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

Настоящата законодателна финансова обосновка е свързана по-специално с проучване, което трябва да бъде проведено с цел да се прецени необходимостта от разработване на рамка за категоризиране/етикетиране на терминалите, в зависимост от резултата от проучването относно необходимостта от разработване на такава рамка и от пазарните проучвания, използвани като входни данни за докладите, които трябва да бъдат изготвени.

- 1.5.2. *Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

Основания за действие на европейско равнище (ex-ante)

С предоставянето на хармонизирани правила за а) ефективните условия за съответствие и доказването му и б) за видовете подкрепа ще се спомогне за създаването на съпоставимо третиране на операторите в целия ЕС, за опростяване на административните процедури за отрасъла, държавите членки и Комисията и за подобряване на функционирането на вътрешния пазар. Това равнище на хармонизация не може да бъде постигнато понастоящем поради недостатъците на ДКТ.

Очаквана генерирана добавена стойност от ЕС (ex-post)

Транспортният отрасъл на ЕС има силно трансгранично измерение и играе важна роля за свободното движение на хора и стоки на вътрешния пазар на ЕС. Ефективните транспортни услуги са от ключово значение за функционирането на веригата на доставките и за растежа на икономиката на ЕС. От друга страна, транспортът, който се очаква да продължава да се увеличава, представлява един от най-големите замърсители с емисии на парникови газове и поражда значителни други външни разходи, свързани със задръствания, произшествия и шум.

Настоящата директива е ясно замислена като инструмент за намаляване на външните разходи в транспорта чрез повишаване на конкурентоспособността на интермодалния транспорт спрямо едномодалния автомобилен превоз, а с това и насърчаване на неговото навлизане.

- 1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

ЕС има дългогодишен опит в оказването на подкрепа за преминаването към по-екологосъобразни видове транспорт и за предпочитано използване на различните видове транспорт във възможно най-добрата им комбинация с цел

оптимизиране на транспортната система и мрежа и намаляване на външните разходи.

От 1975 г. насам ЕС е въвел инструмент в подкрепа на допустимите операции по комбиниран транспорт като подвид на интермодалния транспорт. През 1992 г. този инструмент беше заменен с настоящата Директива относно комбинирания транспорт (ДКТ).

С цел да се увеличи ефективността на ДКТ, през 1998 г. Комисията представи предложение за нейното изменение, като предложи разширяване на допустимостта, така че да бъдат обхванати и вътрешни автомобилни операции, ограничаване на отсечката с автомобилен превоз въз основа на 20 % дял от общата операция, изключване на островния транспорт и освобождаване на комбинирания транспорт от забрани за движение на превозни средства през почивните дни. Тъй като по време на междуинституционалните преговори не беше постигнато съгласие, през 2001 г. Комисията оттегли предложението.

През 2016 г. Комисията извърши оценка по REFIT, при която стигна до заключението, че ДКТ продължава да бъде подходящ инструмент за подкрепа на комбинирания транспорт, но че е налице значителен потенциал за по-нататъшно подобряване на нейната ефективност, тъй като някои от разпоредбите ѝ са остарели или неясни, което предоставя значителни възможности за двусмислено тълкуване на директивата и следователно за нехармонизирано прилагане.

Впоследствие, през 2017 г., Комисията представи ново предложение за изменение на ДКТ с акцент върху поясняването на определението с оглед на съществуващата съдебна практика и подадените жалби, без да променя подхода, основан на фиксирани разстояния за различните части на операцията. В него се предлага и да се насърчат инвестициите в терминална инфраструктура и значително да се подобрят инструментите за фискална и икономическа подкрепа.

Въпреки че всички държави членки приветстваха изменението и подкрепиха целта за подобряване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт, всички предложения за разширяване на допустимостта, и по-специално за разширяване на обхвата, така че да бъдат включени операции в държавите членки, бяха посрещнати по-скоро със съпротива. Много държави членки се противопоставиха също така на задължението да улеснят увеличаването на капацитета на терминалите, като същевременно изразиха съгласието си по отношение на задължението да насърчат инвестициите в терминалите. Що се отнася до увеличаването на подкрепата за операциите по комбиниран транспорт, мненията на държавите членки се разминаваха, което означава, че те не подкрепят хармонизирана задължителна подкрепа, а задължение за предоставяне на подкрепа, при което изборът на инструмент за подкрепа е оставен на държавите членки. Настоящото предложение е изготвено, като са взети предвид тези опасения на държавите членки.

Европейският парламент изрази широка подкрепа за предложението, предложи допълнителна амбициозна цел по отношение на икономическата подкрепа, но също така поиска и някои освобождавания. След няколко изменения, внесени от съзаконотателите, предложението на Комисията беше променено така, че ако беше прието в този вид, неговата амбициозност и ефективност щяха да

бъдат намалени значително. Поради това Комисията оттегли предложението си.

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти

Предложената директива е ключов резултат от съобщението на Комисията относно Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност (СУИМ), в което се излага визията на ЕС за транспортната система на бъдещето. В стратегията се обявява, че Комисията планира да преразгледа регулаторната рамка за интермодалния транспорт, включително Директивата относно комбинирания транспорт (съгласно водеща инициатива 4 — Екологизиране на товарния транспорт).

С директивата ще се създадат полезни взаимодействия с други политики и регулаторни актове на ЕС в областта на транспорта, които са насочени към екологичните показатели на отделните видове транспорт и транспортната система или към интернализацията на външните разходи. По отношение на екологичните показатели тези регулаторни актове включват по-специално Регламент (ЕС) 2019/1242, COM(2021) 557 и COM(2021) 559. Мерките, насочени към интернализация на външните разходи, включват ценообразуване на въглеродните емисии, такси за инфраструктура, данъци върху енергията и превозните средства.

Предложението е съвместимо с многогодишната финансова рамка. Инициативата изисква финансиране за най-малко три проучвания на пазара, необходими за спазване на установените съгласно директивата задължения за докладване, и проучване за преценка на необходимостта от разработването на рамка за категоризиране/етикетиране на терминалите, както е предвидено в директивата.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Отражението върху бюджета на това предложение се разглежда в настоящата законодателна финансова обосновка. По отношение на разходите конкретното отражение върху бюджета на тази инициатива е ограничено до бюджетни кредити за проучвания, както е посочено в точка 1.5.4. Изпълнението на тези дейности не изисква увеличаване на човешките ресурси на Европейската комисия. В рамките на настоящата МФР нуждите могат да бъдат посрещнати чрез преразпределяне на 0,4 милиона евро в рамките на прерогативния бюджетен ред в областта на транспорта. В рамките на настоящата МФР не се предвиждат допълнителни разходи. В МФР за периода след 2027 г. се предлага разходите за проучванията да бъдат финансирани чрез последващата МФР, без да се предопределя споразумението за МФР и програмите.

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

☐ ограничен срок на действие

☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ

☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за плащания.

☒ **неограничен срок на действие**

Изпълнение с начален период от 2027—2037 г.,
последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета

☒ **пряко управление** от Комисията

☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;

☐ от изпълнителните агенции

☐ **споделено управление** с държавите членки

☐ **непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

☐ трети държави или на органите, определени от тях;

☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);

☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;

☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;

☐ публичноправни органи;

☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;

☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;

☐ органи или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.

Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

Не е приложимо

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Комисията ще носи обща отговорност за изпълнението на предложената директива, както и за докладването пред Европейския парламент и Съвета а) относно конкурентоспособността на интермодалния транспорт в сравнение с едномодалния автомобилен превоз преди прилагането на директивата и след това б) на всеки пет години относно икономическото развитие на интермодалния транспорт в Съюза. След десет години Комисията ще прецени дали схемата за подпомагане все още е необходима.

Задачите, изпълнявани пряко от ГД „Мобилност и транспорт“, ще следват годишния цикъл на планиране и наблюдение, както той се прилага в Комисията и изпълнителните агенции, включително докладването на резултатите чрез годишния отчет за дейността на ГД „Мобилност и транспорт“.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

Комисията, и по-специално ГД „Мобилност и транспорт“, ще управлява прилагането на предложената директива. Финансирането ще бъде осигурено чрез споразумения за възлагане на обществени поръчки. Разходите ще се изпълняват чрез пряко управлявани обществени поръчки при пълно прилагане на разпоредбите на Финансовия регламент. Стратегията за контрол на обществените поръчки и безвъзмездните средства в ГД „Мобилност и транспорт“ включва специфични предварителни правни, оперативни и финансови проверки на процедурите, както и на подписването на договори и споразумения. Освен това разходите, направени за закупуване на стоки и услуги, подлежат на предварителен, а когато е необходимо — и на последващ финансов контрол.

2.2.2. *Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им*

Очаква се рискът от грешки при плащане и при приключване да остане под 2 %.

Потенциалните рискове, свързани с възлагането на обществени поръчки за услуги с такава стойност, се считат за ниски.

Използването на процедури за възлагане на обществени поръчки води до посочените по-долу рискове: забавяния, наличност на данни, навременна информация на пазара и др. Тези рискове ще бъдат обхванати от съществуващите механизми по Финансовия регламент и намалени чрез набора от вътрешни проверки, въведени от ГД „Мобилност и транспорт“ (систематични предварителни правни и финансови проверки преди публикуването на поканите за представяне на предложения и преди възлагането на обществената поръчка, мониторинг и оценка на предвидените резултати, последващи одити на разходите, както е определено в годишните планове за работа по одитите).

2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

Предвид ограничения обхват и размера на финансирането от ЕС, което ще бъде отпуснато, и тъй като бенефициерите на средства от ЕС се смятат за нискорискови, се очаква производителите от предложената директива задачи да не породят допълнителни разходи за контрол, които да надхвърлят съществуващите разходи за контрол на ГД „Мобилност и транспорт“.

2.3. **Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Ще се прилагат редовните мерки на Комисията за превенция и защита, по-специално:

— плащанията за всички услуги се проверяват от персонала на Комисията, преди да бъдат извършени, като се вземат предвид договорните задължения, икономическите принципи и добрите финансови и управленски практики. Разпоредби за борба с измамите (наблюдение, изисквания за докладване и др.) ще бъдат включени във всички договори, сключени между Комисията и получателите на плащания.

— за борба с измамите, корупцията и други незаконни дейности разпоредбите на Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и на Регламент (ЕС) 2017/1939 на Съвета за установяване на засилено сътрудничество за създаване на Европейска прокуратура се прилагат без ограничения.

Комисията поддържа също така стабилна стратегия за борба с измамите (СКБИ), която в момента се преразглежда.

Освен това ГД „Мобилност и транспорт“ прие преработена стратегия за борба с измамите (СБИ) през 2020 г. Стратегията за борба с измамите на ГД „Мобилност и транспорт“ се основава на стратегията на Комисията за борба с измамите и в нея се предвижда оценка на риска, извършена вътрешно с цел определяне на областите, които са най-уязвими по отношение на измами, на вече въведените проверки и на действията, необходими за подобряване на капацитета на ГД „Мобилност и транспорт“ за предотвратяване, разкриване и коригиране на измами.

Приложимите за обществените поръчки договорни разпоредби гарантират, че одитите и проверките на място могат да се извършват от службите на Комисията, включително от OLAF, като се използват стандартните разпоредби, препоръчани от OLAF.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Финансов принос			
	Номер	Многогод. /едногод. ⁵²	от държави от ЕАСТ ⁵³	от държави кандидатки и потенциални кандидатки ⁵⁴	от други трети държави	други целеви приходи
1	02 20 04 01	Многогодог. д.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

⁵² Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

⁵³ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

⁵⁴ Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	1	Единен пазар, иновации и цифрова сфера
--	---	--

ГД: „Мобилност и транспорт“			Година 2027 г.	ОБЩО ⁵⁵
○ Бюджетни кредити за оперативни разходи				
Бюджетен ред 02 20 04 01	Поети задължения	(1a)	0,4	0,4
	Плащания	(2a)	0,4	0,4
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения		0,4	0,4
	Плащания		0,4	0,4

○ ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,4	0,4
	Плащания	(5)	0,4	0,4
ОБЩО бюджетни кредити	Поети		0,4	0,4

⁵⁵ След 2027 г. разходите за предложението се оценяват на 0,6 милиона евро през 2032 г., 0,7 милиона евро през 2037 г. и последни допълнителни 0,3 милиона евро на по-късен етап, с което общите разходи за бюджета на ЕС достигат 2 милиона евро, които се предлага да бъдат финансирани чрез последващите МФР, без да се предопределя споразумението за МФР и програмите.

по ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	задължения			
	Плащания		0,4	0,4

О ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи (всички оперативни функции)	Поети задължения	(4)	0,4	0,4
	Плащания	(5)	0,4	0,4
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми (всички оперативни функции)		(6)		
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—6 от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност)	Поети задължения	= 4 + 6	0,4	0,4
	Плащания	= 5 + 6	0,4	0,4

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

Този раздел следва да се попълни, като се използват „бюджетните данни за административни разходи“, които първо се въвеждат в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение 5 към Решението на Комисията относно вътрешните правила за изпълнение на раздел „Европейска комисия“ от общия бюджет на Европейския съюз). Посоченото приложение се качва в DECIDE с цел провеждане на междуетровствени консултации.

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
ГД: <.....>									
○ Човешки ресурси									
○ Други административни разходи									
ОБЩО ГД <....>	Бюджетни кредити								

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)								
---	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година 2027 г.	Година 2032 г.	Година 2037 г.	Година подле жи на потвър ждени е	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити	Поети задължения	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

по ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Плащания	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
--	----------	-----	-----	-----	-----	------------

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения, в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година N		Година N+1		Година N+2		Година N+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид ⁵⁶	Средн и разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Брой	Разхо ди	Общо бр.	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ⁵⁷ ...																		
— Резултат																		
— Резултат																		
— Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 1																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...																		
— Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 2																		

⁵⁶ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

⁵⁷ Описана в точка 1.4.2. „Конкретна(и) цел(и)...”.

ОБЩО																
------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи.

☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁵⁸	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни разходи								
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

Извън ФУНКЦИЯ 7 ⁵⁹ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да

⁵⁸ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

⁵⁹ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове BA), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

☒ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси.

☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година 2025 г.	Година 2026 г.	Година 2027 г.	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
О Должности в щатното разписание (должностни лица и срочно наети служители)							
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)							
20 01 02 03 (Делегации)							
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)							
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
О Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ) ⁶⁰							
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)	0	0	0	0			
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	— в централата						
	— в делегациите						
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)							
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО	0						

XX е съответната област на политиката или съответният бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Должностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	

⁶⁰ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁶¹ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

3.2.4. Съвместимост с текущата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- ☒ може да се финансира изцяло чрез преразпределение в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

Инициативата се финансира по бюджетен ред „Подкрепа за транспортната политика“ (02 20 04 01), не се налага препрограмиране.

- ☐ налага да се използват неразпределеният марж по съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, определени в Регламента за МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми и инструментите, които се предлага да бъдат използвани.

- ☐ налага преразглеждане на МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Финансов принос от трети страни

Предложението/инициативата:

- ☒ не предвижда съфинансиране от трети страни
- ☐ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

Бюджетни кредити в милиони евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁶²	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁶² Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.

☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:

☐ върху собствените ресурси

☐ върху разните приходи

моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове

☐

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁶³						
		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
Статия								

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

--

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

⁶³

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.