



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. lapkričio 8 d.
(OR. en)

15200/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0396 (COD)

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. lapkričio 7 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 702 final
Dalykas:	Pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA kuria dėl įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos direktyva 92/106/EEB ir dėl sutaupytų išorės sąnaudų apskaičiavimo bei agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 702 final.

Pridedama: COM(2023) 702 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2023 11 07
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos direktyva 92/106/EEB ir dėl sutaupytų išorės sąnaudų apskaičiavimo bei agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Europos klimato teisės akte nurodyta, kad Europos Sąjunga visuose ekonomikos sektoriuose išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį iki 2030 m. turi sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, o iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą¹. Europos žaliojo kurso komunikate² atkreiptas dėmesys į tai, kad, norint užtikrinti poveikio klimatui neutralumą, transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekį iki 2050 m. reikia sumažinti 90 proc. Nulinės taršos veiksmų plane³ skatinama pereiti prie švaresnio transporto, siekiant sumažinti oro ir triukšmo taršą. Be to, norėdama sumažinti savo priklausomybę nuo iškastinio kuro, ES taip pat turi padidinti savo energijos vartojimo efektyvumą, – tai pabrėžta „REPowerEU“ dokumentų rinkinyje⁴, kuriame Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos⁵ peržiūra nurodyta kaip šiuo atžvilgiu svarbi priemonė⁶.

Norint pereiti prie mažataršio ir mažu energijos suvartojimu pasižyminčio krovininio transporto, reikia laikytis visapusiško požiūrio. Kaip pabrėžiama Komisijos komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos⁷, norint padaryti visų rūšių transportą darnesnį, užtikrinti, kad tvarias alternatyvas būtų galima plačiai naudoti daugiarūšio vežimo sistemoje ir įgyvendinti tinkamas skatinamąsias priemones pertvarkai spartinti, reikia išnaudoti visus politinius svertus. Jame raginama imtis ryžtingų veiksmų siekiant pereiti prie darnaus transporto rūšių, konkrečiai pereinant prie to, kad didelis kiekis krovinių būtų vežama geležinkeliais, vidaus vandenų keliais ir trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais. Remiantis tarpiniais Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslais, iki 2050 m. krovinių vežimo geležinkeliais mastas turėtų padidėti dvigubai, o jų vežimo vidaus vandenų keliais ir trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais – 50 proc. Panašiai ir pagal Europos žaliąjį kursą raginta daugelį iš 75 proc. šiuo metu automobilių keliais šalių viduje vežamų krovinių vežti geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais.

Įvairiarūšis vežimas, įskaitant mišrųjį vežimą⁸, (toliau abu kartu jie vadinami įvairiarūšiu krovinių vežimu) yra labai svarbus sudarant sąlygas daugiau krovinių vežti geležinkeliais ir vandens keliais, – vien jais tik labai retai kada galima pasiūlyti vežimo nuo durų iki durų sprendimus. Be to, vidutinės vežimo geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais išorės sąnaudos vienam tonkilometriui (toliau – tkm) yra beveik tris kartus mažesnės, atitinkamai 0,013 EUR vienam tkm ir 0,019 EUR vienam tkm, palyginti su sunkiasvorių krovinių transporto priemonių išorės sąnaudomis, kurios vidutiniškai siekia 0,042 EUR vienam tonkilometriui. Įvairiarūšio vežimo operacijai, kurios pradžioje ir (arba) pabaigoje kroviniai vežami

¹ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas), OL L 243, 2021 7 9, p. 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_lt

⁵ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo.

⁶ ES energijos taupymo planas, COM(2022) 240 *final*.

⁷ COM(2020) 789 *final*.

⁸ Mišrusis vežimas yra Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos apibrėžtą atitinkančio įvairiarūšio vežimo dalis.

automobilių kelių atkarpomis, būdingi geresni ne automobilių kelių transporto rūšių aplinkosauginiai bei energijos vartojimo efektyvumo rodikliai ir automobilių kelių transporto prieinamumas bei lankstumas. Įvairiarūšis vežimas sudaro sąlygas naudotis efektyviu transporto rūšių deriniu, ypač skatinant naudotis tomis transporto rūšimis, kurių aplinkosauginis pėdsakas yra mažesnis, ir taip optimizuoti esamo transporto tinklo bei išteklių naudojimą ir sumažinti išmetamų teršalų kiekį bei energijos suvartojimą.

Todėl įvairiarūšis vežimas yra labai svarbus siekiant įgyvendinti tiek Darnaus ir išmanaus judumo strategiją, tiek Europos žaliojo kurso užmojus. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje atitinkamai pranešta, kad, siekiant remti krovinių vežimo ekologizavimą Europoje, esamą įvairiarūšiam vežimui skirtą sistemą reikia iš esmės pertvarkyti ir paversti veiksminga priemone.

Įvairiarūšio vežimo rezultatai per pastaruosius 30 metų labai pagerėjo apimties atžvilgiu, tačiau kroviniai ES vis dar dažniausiai vežami automobilių keliais, nes įvairiarūšis vežimas dėl įvairių veiksnių dažnai negali konkuruoti su vežimu vien automobilių keliais. Pirma, įvairiarūšio vežimo sėkmė priklauso nuo rezultatų (prieinamumo, patikimumo, punktualumo, spartos) ir kiekvienos grandies, t. y. siūlomų vežimo geležinkeliais ir vandens keliais paslaugų, perkrovimo terminalų ir vežimo automobilių keliais paskutine atkarpa, sąnaudų. Visais šiais aspektais trūksta rezultatyvumo ir šį trūkumą reikia šalinti atitinkamais sektorių teisės aktais ir sektoriaus atstovų pastangomis. Antra, kol skiriasi įvairių rūšių išorės sąnaudų internalizavimo lygis, tol vidutinio nuotolio ir tolimesis vežimas ne automobilių keliais ir įvairiarūšis vežimas kainos atžvilgiu negali konkuruoti su vežimu vien automobilių keliais. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nurodyta, kad siekiant užtikrinti sąžiningą ir veiksmingą visų transporto rūšių kainodarą, reikia išsamaus priemonių rinkinio. Tik tada teršėjai ir naudotojai būtų visiškai atsakingi už sąnaudas, susidarančias dėl jų veiklos, todėl naudotojai galėtų pasirinkti visuomenei naudingiausius sprendimus. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje taip pat tikimasi, kad visų išorės sąnaudų internalizavimas ES bus užbaigtas iki 2050 m. todėl iki tol neišvengiama imtis papildomų veiksmų, kad iki 2050 m. būtų galima įgyvendinti pirmiau aprašytus aplinkosaugos tikslus.

ES nuo 1975 m. turi priemonę⁹, kuria galima remti kriterijus atitinkančias įvairiarūšio vežimo operacijas (t. y. mišrųjį krovinių vežimą), siekiant padidinti mišriojo vežimo konkurencingumą, palyginti su vežimu vien automobilių keliais konkurencingumu, ir užtikrinti didesnę naudojimąsi mišriuoju vežimu.

1992 m. šis dokumentas buvo pakeistas Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo. Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos tikslas yra papildyti kitą transporto rūšių politiką, siekiant padidinti įvairiarūšio krovinių vežimo, kuris apima krovinių vežimą geležinkeliais, vidaus vandenų keliais ir trumpojo nuotolio laivybos maršrutais, derinamą su ribotomis automobilių kelių atkarpomis, konkurencingumą. Kombinuoto krovinių vežimo direktyva yra vienintelė ES teisinė priemonė, kuria tiesiogiai remiamas įvairiarūšis krovinių vežimas ir taip skatinama pereiti nuo krovinių vežimo automobilių keliais prie jų vežimo mažiau taršiomis priemonėmis.

Kad Kombinuoto krovinių vežimo direktyva būtų veiksmingesnė, Komisija 1998 m. pateikė pasiūlymą ją iš dalies pakeisti, bet šį pasiūlymą 2001 m. atsiėmė, nes derybos nedavė rezultatų.

⁹ 1975 m. vasario 17 d. Tarybos direktyva 75/130/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo keliais ir geležinkeliais tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo, OL L 48, 1975 2 22.

2016 m. Komisija atliko vertinimą pagal programą REFIT¹⁰. Jame padaryta išvada, kad Kombinuoto krovinių vežimo direktyva tebėra svarbi mišriojo vežimo rėmimo priemonė, bet jos veiksmingumą galima labai padidinti, nes kai kurios jos nuostatos yra pasenusios arba neaiškios. Iš trūkumų būtų galima paminėti siaurus atitikties kriterijus, nepakankamą ekonominę paramą ir popierinių dokumentų naudojimą. Todėl 2017 m. Komisija pateikė naują pasiūlymą. 2020 m. šis pasiūlymas buvo atsiimtas, nes teisėkūros institucijų tarpusavio derybų rezultatai buvo tokie, kad jais būtų buvęs sumažintas Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos užmojis, nors pagal Europos žaliojo kurso komunikate¹¹ nustatytus politikos tikslus reikalauta priešingai.

Kad atsižvelgtų į šiuos lūkesčius, Komisija parengė naują pasiūlymą iš dalies pakeisti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą. Šia iniciatyva siekiama perorientuoti šia direktyva sukurtą paramos sistemą ir taip padidinti įvairiarūšio vežimo konkurencingumą, palyginti su tolimojo vežimo automobilių keliais konkurencingumu, siekiant paskatinti pareiti nuo vežimo automobilių keliais prie vežimo kitų rūšių priemonėmis ir kartu sumažinti išorės sąnaudas.

Iš dalies pakeistoje direktyvoje nustatyti nacionalinės strategijos, ataskaitų teikimo ir terminalų skaidrumo reikalavimai taikomi visam įvairiarūšiam vežimui; joje taip pat nustatoma speciali paramos sistema įvairiarūšio vežimo daliai, kurioje iki tam tikro lygio sumažinamos išorės sąnaudos. Kadangi ji yra įvairiarūšio vežimo dalis, ji ir toliau vadinama mišriuoju vežimu.

Rengiant šį pasiūlymą, atsižvelgta į tai, kas sužinota iš 1998 m. ir 2017 m. pasiūlymų ir derybų rezultatų, t. y., kad:

- reikia visiškai kitokio požiūrio į sąlygas, kuriomis būtų galima teikti paramą. Dabartinėje Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje sąlygos apibrėžiamos pagal skirtingų automobilių ir ne automobilių keliais einančių atkarpų ilgį ir atstumus iki tinkamų terminalų, o tai ne visada atitinka tikrąsias geografines sąlygas ir sukelia įgyvendinimo sunkumų. Dar svarbiau tai, kad šiais kriterijais neatsižvelgiama į tikrojo vežimo aplinkosauginį veiksmingumą, todėl parama nėra skiriama pirmiausia tam vežimui, kuriuo užtikrinamas išorės sąnaudų sumažinimas;
- nuostatos dėl investicijų, kuriomis būtų galima užtikrinti pakankamus terminalų pajėgumus, yra būtinos, bet nelabai tinka direktyvos taikymo sričiai, todėl daugelis valstybių narių joms prieštaravo. Todėl dabar jos aptariamoms Komisijos pasiūlyme dėl TEN-T reglamento peržiūros¹²;
- naudojantis skaitmeniniais reikalavimų laikymosi patikros ir vykdymo užtikrinimo sprendimais, galima sukurti geresnes sąlygas susipažinti su duomenimis apie rinkos veikimą ir padidinti ekonominės paramos priemonių veiksmingumą;
- padėtis valstybėse narėse skiriasi, todėl reikia skirtingo požiūrio į paramos priemones.

Atsižvelgiant į pasiūlymo tikslus, iniciatyva suskirstyta į keturias toliau išvardytas sritis.

- Paramos sąlygos ir reikalavimų laikymosi įrodymas
Sąlygos, kuriomis įvairiarūšis vežimas patenka į šia direktyva teikiamos paramos taikymo sritį, supaprastintos, kad apimtų didesnę įvairiarūšio vežimo dalį, siekiant pašalinti neaiškumus ir klaidingo aiškinimo galimybes, nevienodą požiūrį ir nustatyti

¹⁰ SWD(2016) 140 *final*.

¹¹ COM(2019) 640 *final*.

¹² COM(2021) 812 *final*

aiškų sprendimų dėl reikalavimų laikymosi priėmimo pagrindą. Jas sudaro sąlygos dėl geografinės taikymo srities, krovinių vežimo vienetų ir jų identifikavimo tvarkos, tuštiems konteineriams taikytinos tvarkos, būtinojo išorės sąnaudų sumažinimo, būtinybės nustatyti išorės sąnaudų sumažinimo apskaičiavimo taisykles ir reikalavimų laikymosi įrodymo turinio bei taisyklių.

– Paramos sistemos

Visa direktyva grindžiama siekiu sukurti įvairiarūšiam vežimui skirtą paramos sistemą, įskaitant tinkamas reguliavimo ir (arba) ekonomines priemones. Vis dėlto, remiantis pagal programą REFIT atliktu vertinimu, direktyva nustatytos paramos sistemos, kuria siekiama padidinti santykinį mišriojo vežimo konkurencingumą, poveikis buvo nepakankamas. Iš tikrųjų 70 iš 100 per atviras viešas konsultacijas gautų atsakymų patvirtinta, kad dėl to kyla problemų¹³. Neseniai parengtoje Europos Audito Rūmų specialiojoje ataskaitoje dėl įvairiarūšio vežimo taip pat padaryta išvada, kad parama įvairiarūšiam vežimui buvo nepakankamai veiksminga, nes įvairiarūšiam vežimui ES vis dar nesukurtos vienodos sąlygos¹⁴. Naujosiomis taisyklėmis, be esamos paramos, nustatoma:

1. nauja visoje ES galiojanti reguliavimo išimtis, pagal kurią atleidžiama nuo nacionalinių vairavimo draudimų;
2. valstybių narių įpareigojimas išanalizuoti esamas savo priemones ir išplėsti arba parengti naujas nacionalines strategijas, įskaitant tinkamas reguliuojamojo ir (arba) ekonominio pobūdžio priemones, siekiant remti naudojamą įvairiarūšiu vežimu;
3. tikslas mišriojo vežimo sąnaudas kiekvienoje valstybėje narėje sumažinti iš viso 10 proc., siekiant palengvinti įvairiarūšiam vežimui svarbų technologinį atnaujinimą ir naujomis jungtimis sujungti anksčiau nesujungtus terminalus.

– Rinkos veikimo skaidrumas

Atlikus vertinimą pagal programą REFIT, padaryta išvada, kad esamai nacionalinei politikai ir rinkos padėčiai stinga skaidrumo, o jį užtikrinus būtų galima įvertinti, ar parama konkrečiai pritaikyta prie tikrosios padėties. 18 iš 49 apklausos respondentų¹⁵ pritarė arba labai pritarė tam, kad trūksta empirinio pagrindo, kuriuo remiantis būtų galima nustatyti tinkamą paramos lygį. Komisijos toliau teiks ataskaitas, tačiau naujais duomenų ir ataskaitų teikimo laikotarpiais, o valstybės narės papildomai įpareigojamos užtikrinti, kad jų nacionalinės įvairiarūšio krovinių vežimo politikos strategijos, kurias jos įgyvendina siekdamas remti mišrųjų krovinių vežimą, būtų skaidrios. Nuorodos į visas nacionalines strategijas ir nacionalines priemones bus paskelbtos centrinėje Komisijos valdomoje sistemoje. Be to, įtraukta peržiūros nuostata dėl šios ES paramos sistemos įvertinimo iš naujo.

– Terminalų skaidrumo užtikrinimo reikalavimai

Į pasiūlymą įtraukti bendri terminalams taikomi skaidrumo reikalavimai, kuriais užtikrinama, kad visi terminalai viešai skelbtų duomenis apie terminalų įrangą ir paslaugas. Be to, pasiūlyme nurodyta galimybė sukurti su teikiamomis paslaugomis

¹³ Jie gauti iš 11 valdžios institucijų (CZ valdžios institucijos, dviejų BE valdžios institucijų, AT valdžios institucijos, trijų FR valdžios institucijų ir NO, IT, DE ir SE valdžios institucijų), 49 sektoriaus suinteresuotųjų šalių, keturių gyventojų ir šeši kategorijos „Kiti“ atsakymai.

¹⁴ Europos Audito Rūmai (2023 m.), *op. cit.*

¹⁵ 14 iš 31 sektoriaus respondentų ir 4 iš 8 valdžios institucijų.

ir esama įranga susijusių terminalų kategorijų sistemą, grindžiamą paslaugų lygiu. Šios priemonės papildo pasiūlytą TEN-T reglamento peržiūrą, kurią atliekant atsižvelgiama į TEN-T tinklo terminalų pajėgumus ir kokybę.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Iniciatyva vertintina atsižvelgiant į Europos klimato teisės aktą¹⁶ ir Europos žaliojo kurso komunikatą¹⁷, kuriuose nustatyti išmetamų ŠESD kiekio mažinimo tikslai. Ji taip pat turi būti vertinama atsižvelgiant į „REPowerEU“ dokumentų rinkinį¹⁸, kuriuo siekiama padidinti ES energijos vartojimo efektyvumą ir nustatyta, kad Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos peržiūra šiuo atžvilgiu yra svarbi priemonė¹⁹, ir į Nulinės taršos veiksmų planą²⁰, kuriame skatinama pereiti prie švaresnio transporto, siekiant sumažinti oro ir triukšmo taršą. Be to, Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje raginama imtis ryžtingų veiksmų, kad krovinių vežimo srityje būtų pereinama prie darnesnių vežimo rūšių.

Pažymėtina, kad su mišriuoju vežimu susijusių konkrečių politikos svarstymų jau būta ir anksčiau. 1992 m. Komisija paskelbė Transporto baltąją knygą ir pridedamą teisės aktų rinkinį – jais remiantis buvo parengta dabartinė Kombinuoto krovinių vežimo direktyva, kuria visiškai liberalizuota mišriojo krovinių vežimo rinka ES ir nustatyta dabartinė paramos sistema. 1997 m. Komisija paskelbė specialią strategiją dėl įvairiarūšio vežimo Europoje²¹. 2011 m. Transporto baltojoje knygoje²² nustatytas konkretus tikslas, kad iki 2030 m. 30 proc. tolimą atstumą (daugiau kaip 300 km) sausumos keliais vežamų krovinių būtų vežama geležinkeliais arba vandens keliais, o iki 2050 m. ši dalis sudarytų daugiau kaip 50 proc.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymu papildoma kita transporto politika, kuria a) daug dėmesio skiriama transporto rūšių aplinkosauginiam veiksmingumui, b) internalizuojamos išorės sąnaudos, taikant principus „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“, ir c) užtikrinamas skaidrumas, susijęs su paslaugomis ir sektoriui arba jo dalims taikomomis taisyklėmis.

Užtikrinti, kad atskiros transporto rūšys energijos vartojimo efektyvumo bei tvarių degalų naudojimo atžvilgiu būtų tvaresnės, ir taip sumažinti transporto išorės sąnaudas stengtasi įvairiomis politikos priemonėmis, pvz., sunkiųjų transporto priemonių CO₂ kiekio standartais²³, peržiūrėta Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva (AEID II)²⁴ ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentu.

Taip pat įvairiomis priemonėmis siekiama internalizuoti išorės sąnaudas, kad visuomenė galėtų priimti tinkamus sprendimus. Iš jų būtų galima paminėti anglies dioksido apmokestinimą, infrastruktūros mokesčius ir energijos bei transporto priemonių mokesčius,

¹⁶ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas), OL L 243, 2021 7 9, p. 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_lt

¹⁹ ES energijos taupymo planas, COM(2022) 240 *final*.

²⁰ COM(2021) 400 *final*.

²¹ COM(97) 243 *final*.

²² KOM(2011) 144 galutinis.

²³ Reglamentas (ES) 2019/1242

²⁴ COM(2021) 557 *final*

kurie yra laipsniškai pritaikomi ir nustatomi. Ilgainiui iš visų jų turėtų būti suformuojama tarpusavyje deranti, viena kitą papildanti ir darni politika, tačiau, remiantis Darnaus ir išmanaus judumo strategija, tai gali užtrukti iki 2050 m.²⁵

Nors konkrečioms transporto rūšims skirtuose teisės aktuose nustatyti įvairūs skaidrumo užtikrinimo ir ataskaitų teikimo įpareigojimai, į jų taikymo sritį dažniausiai nepatenka įvairias transporto rūšis apimančių ataskaitų teikimas arba informacijos mainai (jie yra svarbūs įvairiarūšiam vežimui). Be to, įvairiarūšio vežimo pridėtinė vertė ir patrauklumas priklauso nuo atskirų transporto rūšių rezultatų ir esamų infrastruktūros pajėgumų. Todėl ši iniciatyva rengiama glaudžiai derinant ją su kitais transporto sritys teisės aktais ir pasiūlymais dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, įskaitant tuos, kurie yra įtraukti į Ekologiško transporto dokumentų rinkinį, į kurį patenka ir ši iniciatyva.

Ją taip pat sieja stiprūs ryšiai su kitomis šio dokumentų rinkinio dalimis, ypač su iniciatyva dėl geležinkelių transporto dalies didinimo tarptautinio transporto srityje²⁶ ir Masės ir matmenų direktyvos peržiūra²⁷ dėl krovinių vežimo automobilių keliais – abi jos yra svarbios šalinant su konkrečiomis transporto rūšimis susijusias kliūtis įvairiarūšiam vežimui.

Be to, nauja bendra ES išmetamų ŠESD kiekio apskaitos transporto ir logistikos srityje sistema (CEEU) ir Elektroninės krovinių vežimo informacijos (eFTI) reglamento²⁸ įgyvendinimas prisideda prie techninės peržiūrėtai Kombinuoto krovinių vežimo direktyvai įgyvendinti skirtos sistemos.

Peržiūra taip pat dera su neseniai priimtu NAIADES komunikatu²⁹, kuriame raginama labiau integruoti vidaus vandenų kelius į modernią transeuropinę įvairiarūšio vežimo sistemą.

Be to, kad būtų galima naudotis įvairiarūšiu ir daugiarūšiu vežimu, pirmiausia reikia užtikrinti galimybę pakankamu pajėgumu naudotis tinkama infrastruktūra. Neseniai atlikus perkrovimo technologijų tyrimą³⁰ paaiškėjo, kad TEN-T tinklas turi su įvairiarūšiu vežimu susijusių trūkumų ir kad perkrovimo pajėgumo nepakanka geležinkelių ir vidaus vandenų transportui. Terminalų pajėgumo klausimas buvo nagrinėjamas Komisijos pasiūlyme dėl TEN-T reglamento peržiūros³¹, į kurį pirmą kartą įtrauktas valstybių narių įpareigojimas, remiantis specialia analize ir veiksmų planu, užtikrinti pakankamą daugiarūšio vežimo terminalų pajėgumą. Tikėtina, kad šiomis priemonėmis didesnį įvairiarūšio vežimo infrastruktūros pajėgumą bus galima užtikrinti per artimiausią dešimtmetį.

Šioje direktyvoje nustatyti įpareigojimai nedaro poveikio susijusių valstybės pagalbos taisyklių taikymui. Šioje direktyvoje bus apibrėžti operacijų, kurias vykdant galima labiausiai

²⁵ Darnaus ir išmanaus judumo strategija nustatytas tarpinis tikslas, kad vėliausiai iki 2050 m. visas transporto išorės sąnaudas ES padengtų transporto naudotojai.

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_It

²⁷ 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, OL L 235, 1996 9 17, p. 59–75. Ja sudaromos sąlygos įvairiarūšiam vežimui, įskaitant mišrųjį vežimą atkarpomis, einančiomis automobilių keliais, naudoti sunkesnes ir ilgesnes sausumos kelių transporto priemones.

²⁸ Reglamentas (ES) 2020/1056

²⁹ COM(2021) 324 *final*.

³⁰ „Lyginamasis įvairių rūšių priemonėmis vežamų krovinių perkrovimo technologijų ir jo sąnaudų tyrimas“ (*Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs*), PWC, KombiConsult 2022 m. https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en

³¹ COM(2021) 812 *final*.

sumažinti transporto išorės sąnaudas, kategorijos kriterijai ir nustatyti šios operacijų grupės skatinimo politikos tikslai. Kad įgyvendintų iš dalies pakeistoje Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje nustatytus politikos tikslus, valstybės narės gali apsvarstyti galimybę nustatyti, be kita ko, valstybės pagalbos priemones. Vien dėl to, kad priemonės yra įtrauktos į nacionalinę strategiją, įgyvendinamą remiantis šia direktyva, šios priemonės nėra atleidžiamos nuo suderinamumo vertinimo, kuris priklauso išimtinai Komisijos kompetencijai.

Šis pasiūlymas taip pat dera su galutiniais Konferencijos dėl Europos ateities pasiūlymais, ypač 3 pasiūlymu dėl klimato kaitos, energetikos ir transporto, pagal kurį reikalaujama kovoti su klimato kaita ir laikytis pasaulinio klimato srities tikslų.

Galiausiai pažymėtina, kad kai kurios suinteresuotosios šalys atkreipė dėmesį į Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos ir automobilių kelių kabotažo sąsają. Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos 4 straipsnyje nustatyto vežėjų nerezidentų naudojimosi šiais keliais atžvilgiu tebėra aktualu ir svarbu toliau taikyti vienodą požiūrį į tarptautinį mišrųjį vežimą ir tarptautinį vežimą automobilių keliais. 2020 m. peržiūrėdami Reglamentą (ES) 1072/2009³² teisės aktų leidėjai numatė Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos 4 straipsnio išimtį (tik piktnaudžiavimo atveju), tačiau patvirtino, kad 4 straipsnis tebėra naudingas ir tebegalioja³³.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Sutarties dėl ES veikimo (SESV) VI antraštinėje dalyje (90–100 straipsniuose) nustatyta ES prerogatyva priimti bendros transporto politikos nuostatas. SESV 91 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyta, kad ES turi kompetenciją transporto srityje nustatyti priemones transporto saugumui gerinti, o tos pačios dalies d punkte tokia kompetencija nurodyta dėl „kitų atitinkamų nuostatų“.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Problemos ES matmuo

Laikydamosi subsidiarumo principo, ES išimtinai jos kompetencijai nepriklausančiose srityse gali veikti tik jei siūlomų veiksmų negali pakankamai užtikrinti valstybės narės ir tik tiek, kiek valstybės narės jų negali užtikrinti pakankamai. Transporto išorės sąnaudos, ypač susijusios su klimato kaita, yra tarpvalstybinio masto problema, kurios negalima išspręsti vien nacionaliniais arba vietos veiksmams. Skubiai mažinti vežimo priemonių išmetamų ŠESD kieki vienodai svarbu tiek tarpvalstybinio vežimo, tiek vežimo šalies viduje srityse. Todėl nustatyta problema turi būti sprendžiama ES lygmeniu, nes ji yra tarpvalstybinio masto.

Papildoma nauda ES lygmeniu

Iniciatyvos tikslas yra skatinti visoje ES naudotis įvairiarūšiu vežimu, kurio 81 proc. vykdoma tarp valstybių narių, taikant paramos priemones, grindžiamas bendromis atitikties kriterijams sąlygomis. Politikos ir vidaus rinkos atžvilgiu svarbu užtikrinti, kad numatomi pranašumai būtų panašiai taikomi visoje ES. Dabartinės Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos taikymas ribotas, todėl kai kurios valstybės narės parengė diferencijuotą įvairiarūšio vežimo

³² 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje *OL L 249, 2020 7 31, p. 17–32*.

³³ Kelios valstybės narės šios nuostatos atžvilgiu Teisingumo Teismui pareiškė ieškinius dėl panaikinimo (C-542/20 *Lietuva prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-545/20 *Bulgarija prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-547/20 *Rumunija prieš Parlamentą ir Tarybą* ir C-554/20 *Lenkija prieš Tarybą*).

operacijoms skirtą paramą, tiek kaip paramą nesuderintomis reguliavimo priemonėmis, tiek pagal valstybės pagalbos taisykles. Kai kada ne visi vežėjai galėjo vienodai susipažinti su informacija apie galimybes naudotis šiomis paramos priemonėmis, ypač tarpvalstybinio vežimo atveju. Kai kurie vežėjai galėjo įgyti konkurencinio pranašumo, kurio poveikis buvo juntamas ir už jų nacionalinių sienų. ES veiksmams siekiama padėti sukurti sąlygas vienodai traktuoti vežėjų veiklą visoje ES, supaprastinti sektoriaus, valstybių narių ir Komisijos administracines procedūras ir pagerinti vidaus rinkos veikimą. To negalima pasiekti priimant teisės aktus vien valstybių narių lygmeniu.

- **Proporcingumo principas**

Sprendimai dėl atitinkamų politikos priemonių ir šios iniciatyvos struktūrą sudarančios politikos galimybės buvo priimti tinkamai atsižvelgiant į proporcingumo principą, todėl nustatytas labiausiai subalansuotas požiūris. Pasiūlyme nustatytas valstybių narių įpareigojimas teikti paramą tam tikrų tipų įvairiarūšio vežimo operacijoms, tačiau atlikus poveikio vertinimą paaiškėjo, kad politikos galimybės, pagal kurią valstybės narės paramą teiktų vien savanoriškai, tikslui pasiekti nepakaktų. Pasirinkta politikos galimybė užtikrinama, kad už priimtą kainą pakankamai krovinių būtų pervežama kitų rūšių priemonėmis.

- **Priemonės pasirinkimas**

Pasirinkta priemonė – daliniu esamos direktyvos pakeitimu – galima pakankamai pasiekti tikslą padidinti įvairiarūšio vežimo konkurencingumą ir kartu užtikrinti subsidiarumo principų laikymąsi. Siekiant užtikrinti paramą, valstybėms narėms bus leidžiama savo nuožiūra rengti atitinkamas savo politikos strategijas pasirenkant aktualiausias paramos priemones.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

2014–2016 m. atlikus Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos vertinimą³⁴, padaryta išvada, kad direktyva tebėra svarbi priemonė remti krovinių vežimą, kuriam derinami įvairūs metodai. Apskaičiuota, kad perėjus nuo vežimo vien automobilių keliais prie įvairiarūšio vežimo, metinės išorės sąnaudos 2011 m. sumažėjo iki 2,1 mlrd. EUR. Nors ne visą šį sumažėjimą galima susieti su Kombinuoto krovinių vežimo direktyva, nustatyta, kad be ES veiksmų tarpvalstybinių mišriojo vežimo paslaugų srityje tikriausiai būtų susidurta su kliūtimis dėl skirtingų teisinių sistemų, todėl mišriojo vežimo paslaugos būtų buvusios mažiau patrauklios ir galbūt būtų buvę neįmanoma jų teikti.

Vis dėlto kelios Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos nuostatos, pvz., reikalavimas naudoti popierinius dokumentus, yra pasenusios, nes siejasi su rinkos padėtimi 1992 m. Kitos direktyvos nuostatos nukenčia dėl skirtingo jų perkėlimo į nacionalinę teisę ir įgyvendinimo valstybių narių lygmeniu, o tai sektoriui kasdien sukelia praktinių problemų ir todėl šios nuostatos nėra visiškai veiksmingos. Be to, ekonominės paramos priemonės yra labai ribotos, todėl nedaro didelio poveikio įvairiarūšio vežimo konkurencingumui. Per viešas konsultacijas sektoriaus atstovai ir viešosios administravimo institucijos nurodė, kad politikos priemonės yra proporcingos siekiamiems politikos tikslams.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Per visą poveikio vertinimo procesą Komisija aktyviai bendravo su suinteresuotosiomis šalimis ir išsamiai konsultavosi.

³⁴ SWD(2016) 140 *final*

Su konsultacijomis susijusi veikla vykdyta 2021 m. ir 2022 m. nuo tada, kai 2021 m. rugpjūčio mėn. buvo paskelbtas įžanginis poveikio vertinimas, iki 2022 m. rugpjūčio mėn. pasibaigusios tikslinių konsultacijų.

Konsultuojantis siekia šių tikslų:

- surinkti suinteresuotųjų šalių informaciją ir išsiaiškinti jų nuomonę apie pagrindines problemas ir susijusius veiksnius, apibrėžti su šiomis problemomis susijusius politikos tikslus ir nustatyti, apibrėžti ir patikrinti politikos priemones, kurias būtų galima apsvarstyti vertinant poveikį;
- surinkti informaciją ir išsiaiškinti nuomonę apie tikėtiną politikos priemonių ir galimybių poveikį.

Taikant pradinio grįžtamojo ryšio mechanizmą, suinteresuotosios šalys galimybę pateikti grįžtamąją informaciją dėl įžanginio poveikio vertinimo turėjo nuo 2021 m. rugpjūčio 19 d. iki rugsėjo 16 d. Iš viso gauti 62 atskiri atsakymai.

Vėliau svetainėje „Išsakykite savo nuomonę“ nuo 2022 m. kovo 7 d. iki gegužės 30 d. buvo galima dalyvauti atvirose viešose konsultacijose. Iš įvairių suinteresuotųjų šalių gautas 101 atsakymas. Kai kurios suinteresuotosios šalys kartu su atsakymais į konsultacijas taip pat pateikė pozicijos dokumentus.

Galiausiai vykdytos šios tikslinės konsultacijos:

- tikslinė internetinė apklausa, surengta siekiant patvirtinti problemos apibrėžtį ir politikos galimybių tikslus, gauti informacijos, kuria remiantis būtų galima išsamiau apibrėžti politikos priemones ir (arba) galimybes, ir pateikti duomenis, kurių reikia, kad būtų galima padėti atlikti priemonių ir tikėtinų sąnaudų poveikio vertinimą. Per šią nuo 2022 m. gegužės 16 d. iki birželio 24 d. vykusią apklausą gauti 59 atsakymai;
- tiksliniai pokalbiai su 29 suinteresuotosiomis šalimis, kurie vyko nuo 2022 m. gegužės mėn. iki rugpjūčio mėn. (įskaitant tris tiriamuosius pokalbius, kurie buvo surengti 2022 m. vasario mėn.);
- vienas suinteresuotųjų šalių ekspertų susitikimas, kuris buvo surengtas 2022 m. spalio 25 d. Jame dalyvavo 60 asmenų, atstovavusių 55 organizacijoms.

Konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis sužinota, kad suinteresuotosios šalys iš esmės sutaria, kad problemos ir nustatyti iniciatyvos tikslai yra aktualūs įvairiarūšio vežimo plėtrai.

Įžanginio poveikio vertinimo konsultacijose ir atvirose viešose konsultacijose daugiausia dėmesio skirta bendresnio pobūdžio problemai, o vėliau per apklausą ir pokalbius taikytas išsamesnis ir sistemingesnis požiūris, siekiant konkrečiai apibrėžti problemą ir susijusį Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos peržiūros tikslą. Dažna atsiliepimų į įžanginį poveikio vertinimą tema buvo nepakankamas dabartinėje Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje pateiktos apibrėžties aiškumas, o kituose atsiliepimuose siūlyta Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje daugiau dėmesio skirti vežimui ne tik automobilių keliais ir geležinkeliais, bet ir vidaus vandenų keliais bei trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais.

Konsultuojantis dėl problemos apibrėžties paaiškėjo, kad visos suinteresuotosios šalys palyginti plačiai sutaria, kad neremiamas įvairiarūšis vežimas gali konkuruoti su vežimu vien automobilių keliais ES tik kai kuriose situacijose (63 iš 95, 66 proc.). Terminalų operatoriai buvo nusiteikę dar pesimistiškiau: trys iš penkių terminalų operatorių manė, kad įvairiarūšis vežimas niekada arba beveik niekada negali konkuruoti su vežimu vien automobilių keliais, jei įvairiarūšis vežimas neremiamas. Didžioji dauguma sektoriaus suinteresuotųjų šalių grupių sutiko su tuo, kad nepakankamas kainų konkurencingumas yra įvairiarūšio vežimo plėtros

kliūtis. Išimtį sudarė vežimo paslaugų organizatoriai (pvz., logistikos operatoriai, t. y. krovinių ekspeditoriai, daugiausia veikiantys vežimo automobilių keliais srityje), kurių nuomonė šiuo klausimu buvo apskritai skeptiškesnė.

Respondentai nustatė šešis įvairiarūšio vežimo konkurencingumui, palyginti su vežimo vien automobilių keliais konkurencingumu, įtakos turinčius veiksniai: pirmiausia – perkrovimo sąnaudos (87 iš 94, 93 proc.) ir tinkamų netoliese esančių terminalų stygius (85 iš 95, 89 proc.). Dėl šių dviejų veiksnių bent 75 proc. kiekvieno suinteresuotųjų šalių tipo ir sektoriaus pakategorės respondentų sutiko su tuo, kad šie veiksniai yra svarbūs. 80 proc. respondentų nuomone, svarbūs dar keturi veiksniai, t. y. kad vežti krovinius nuo durų iki durų automobilių keliais yra pigiau nei įvairiarūšio vežimo priemonėmis (78 iš 94 arba 83 proc. respondentų), kad krovinius įprasta vežti vien automobilių keliais (78 iš 94 arba 83 proc. respondentų), kad netoliese esančiuose terminaluose trūksta tinkamų paslaugų (76 iš 95 arba 80 proc. respondentų) ir kad įvairiarūšis vežimas ir (arba) jo tranzitas užtrunka ilgiau nei vežimas vien sausumos keliais (73 iš 92 arba 79 proc. respondentų). Dėl kiekvieno iš jų bent pusė kiekvieno tipo suinteresuotųjų subjektų ir sektoriaus pakategorės respondentų manė, kad šie veiksniai yra svarbūs, bet tik 3 iš 7 transporto paslaugų organizatorių manė, kad vežimo nuo durų iki durų automobilių keliais pigumas, palyginti su įvairiarūšiu / daugiarūšiu vežimu, yra svarbus veiksnys.

80 iš 100 (80 proc.) respondentų tvirtino, kad įvairiarūšio vežimo konkurencingumas skirtingose valstybėse narėse skiriasi, o kaip priežastis dažnai nurodė galimybių naudotis infrastruktūra bei paslaugomis ir teikiamos paramos skirtumus.

Dėl problemą skatinančių veiksnių 26 iš 49 suinteresuotųjų šalių apklausoje dalyvavusių respondentų sutiko arba labai sutiko su tuo, kad dabartiniai atitikties kriterijai yra per siauri, nes apima tik vežimą tarp valstybių narių, reikalaujama, kad krovinių vežimo vienetai būtų minimalaus dydžio, kad atitiktų kriterijus, o skirtingiems vežimo priemonių deriniams taikomos skirtingos atitikties kriterijams sąlygos. Be to, 24 iš 49 apklausos respondentų manė, kad dabartiniai atitikties kriterijai nėra visiškai aktualūs, kad jais būtų galima skatinti naudotis įvairiarūšiu vežimu ir mažinti išorinių veiksnių poveikį. 25 iš 49 apklausos respondentų ir 15 iš 29 per pokalbius apklaustų suinteresuotųjų subjektų manė, kad dabartinę atitikties kriterijams apibrėžtį galima aiškinti įvairiai.

18 iš 49 apklausos respondentų sutiko arba labai sutiko su tuo, kad trūksta empirinio pagrindo, kuriuo remiantis būtų galima nustatyti tinkamą paramos lygį, nes atlikus vertinimą pagal programą REFIT padaryta išvada, kad Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje trūksta veiksmingos rinkos apžvalgos sistemos, kuria remiantis būtų galima pritaikyti paramos priemonės prie tikrosios padėties ES arba valstybės narės lygmeniu. 20 iš 49 apklausos respondentų pritarė tikslui gerinti duomenis, analizę ir ataskaitų teikimą apie įvairiarūšio vežimo būklę.

Remiantis pagal programą REFIT atliktu vertinimu, Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje nustatytos paramos priemonės, kuriomis siekiama didinti santykinį mišriojo vežimo konkurencingumą, yra labai ribotos. 70 iš 100 per atviras viešas konsultacijas pateiktų atsakymų sutinkama su tuo, kad tai yra problema, o 19 iš 49 suinteresuotųjų šalių apklausoje dalyvavusių respondentų sutiko arba labai sutiko su tuo, kad problema yra nedidelės, neveiksmingos ir neefektyvios paramos priemonės.

Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nustatyta, kad būtina gerinti daugiarūšio vežimo duomenų mainus ir išmanųjį eismo valdymą, siekiant supaprastinti sudėtingas reguliavimo, administracines ir verslo sąlygas. Vežėjai naudoja skirtingas sistemas su labai skirtingomis sąsajomis, duomenų reikalavimais ir semantika. 13 iš 49 suinteresuotųjų šalių apklausoje dalyvavusių respondentų sutiko su tuo, kad stinga sąveikumo ir kad dalijimosi duomenimis

sistemų fragmentacija yra svarbi kliūtis. Dėl veiklos neefektyvumo terminaluose 37 iš 100 atvirose viešose konsultacijose dalyvavusių respondentų kaip įvairiarūšio vežimo konkurencingumą mažinantį veiksni įvardijo prastą paslaugų kokybę terminaluose.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Išorės rangovas atliko tyrimą poveikio vertinimui, kuriuo grindžiamas šis pasiūlymas, papildyti (2021 m. gruodžio mėn. – 2023 m. birželio mėn.). Jį atlikus, gauta vertingų įžvalgų, ypač apie tai, kaip suformuoti politikos galimybes, įvertinti tikėtiną poveikį ir išsiaiškinti tiesioginį poveikį patirsiančių suinteresuotųjų šalių požiūrį.

- **Poveikio vertinimas**

Į šį pasiūlymą įtrauktos politikos priemonės grindžiamos poveikio vertinimo rezultatais. Iš pradžių dėl poveikio vertinimo ataskaitos [SWD(2023) 351] Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba pateikė neigiamą nuomonę [SEC(2023) 373]. Vėliau ataskaita valdybai buvo pateikta iš naujo ir dėl jos buvo pateikta teigiama nuomonė su išlygomis. Į rekomendacijas, gautas iš valdybos, buvo atsižvelgta, o poveikio vertinimo ataskaitos 1 priede apibendrinta, kaip į jas buvo atsižvelgta.

Poveikio vertinime buvo apsvarstytos penkios nustatytų tikslų įgyvendinimo politikos galimybės. Visomis šiomis penkiomis galimybėmis nagrinėjama, kaip:

- į faktinio reikalavimų laikymosi sąlygas įtraukti įvairesnes operacijas;
- taikant paramos sistemą padidinti konkurencingumą;
- užtikrinti su patekimu į rinką susijusį skaidrumą, bendradarbiavimą ir supaprastinimą;
- pagerinti ataskaitų teikimą ir informaciją apie rinkos veikimą.

Pagal politikos galimybę A veiksnių ES lygmeniu imamasi mažiausiai. Ji taikoma visam ES vidaus įvairiarūšiam vežimui. Atitiktis kriterijams būtų grindžiama platesniu išorinių veiksnių rinkiniu, reikalaujant sumažinti išorės sąnaudas bent 40 proc., taikant metodiką, nustatytą remiantis Išorės sąnaudų transporto sektoriuje apskaičiavimo vadove³⁵ nurodytomis vienetų vertėmis. Apskaičiavimo gairės būtų nustatomos įgyvendinimo akte³⁶. Atitiktis kriterijams įrodyti pateiktini duomenys būtų tikrinami ir susiejami su eFTI platformomis³⁷. Dabartinis Komisijos įpareigojimas kas dvejus metus teikti ataskaitą būtų pakeičiamas raginimu, kad valstybės narės reguliariai atliktų analizę ir strategiškai planuotų darnias krivinių vežimo priemones, kad pasirinktų tinkamą paramą. Pagal politikos galimybę A valstybės narės neįpareigojamos teikti paramos, bet pateikiamas priemonių rinkinys, kurį sudaro iš anksto nustatytos paramos priemonės, iš kurių galima rinktis. Su terminalų skaidrumu ir bendradarbiavimu susijusios bendros terminalų skaidrumo užtikrinimo taisyklės būtų nustatomos įgyvendinimo aktu.

Pagal politikos galimybę B ES lygmens įpareigojimai derinami su galimybe lanksčiai atsižvelgti į konkrečias nacionalines aplinkybes. Pagal ją valstybės narės privalo remti įvairiarūšį vežimą, bet joms leidžiama savo nuožiūra rinktis iš įvairių priemonių rinkinyje išvardytų paramos priemonių, kaip šalinti kliūtis nacionalinėse transporto sistemose. Ši

³⁵ CE Delft (2019 m.).

³⁶ Kad būtų galima pakankamai tiksliai palyginti vežimo operacijas, reikėtų toliau reguliariai naujinti vadovą, atsižvelgiant į naujausius mokslo duomenis. Be to, reikia užtikrinti nuoseklumą ir papildomumą su būsima CEEU.

³⁷ Pagal Reglamentą (ES) 2020/1056 sukurtos platformos elektroninių duomenų mainams tarp įmonių ir valdžios institucijų (angl. B2A).

politikos galimybė suskirstyta į tris variantus, kurie skiriasi pagal taikymo sritį ir atitiktis kriterijams sąlygas. Politikos galimybės B 1 ir 2a variantai taikomi visam ES vidaus įvairiarūšiam vežimui, o 2b variantas – tik tarpvalstybiniam ES vidaus vežimui. Pagal politikos galimybės B 1 variantą atitiktis kriterijams grindžiama ŠESD kiekio sumažinimu, taikant 25 proc. ribą, apskaičiuotą laikantis metodikos, nustatytos bendroje ES išmetamo ŠESD kiekio apskaitos transporto ir logistikos srityje sistemoje (pasiūlymas „CountEmissions EU“). Pagal politikos galimybės B 2a ir 2b variantus atitiktis kriterijams grindžiama platesniu išorės veiksmų rinkiniu, o reikalaujama sumažinimo riba, kaip ir pagal galimybę A, yra 40 proc. Pagal visus B politikos galimybės variantus atitiktis kriterijams įrodyti pateiktini duomenys būtų tikrinami ir susiejami su eFTI platformomis. Rinkos analizės ir ataskaitų teikimo tikslais pagal visus politikos galimybės B variantus būtų remiamasi dabartiniu Komisijos įpareigojimu kas penkerius metus rengti ataskaitas, naudojantis valstybių narių pagalba ir specialiais rinkos analizės tyrimais. Pagal visus politikos galimybės B variantus būtų reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų bendrąjį sąnaudų sumažinimą ir sparčiau naujintų technologijas, bet joms būtų leidžiama pasirinkti priemones iš priemonių rinkinio, kad savo paramą pritaikytų pagal nacionalines aplinkybes, laikydamosi tam tikrų apribojimų. Be to, valstybės narės raginamos sukurti geresnes sąlygas pradėti naudotis naujais įvairiarūšio vežimo maršrutais. Visi politikos galimybės B variantai apimtų reguliavimo lengvatą, pagal kurią kriterijus atitinkančio vežimo automobilių keliais atkarpos būtų atleidžiamos nuo nacionalinių vairavimo draudimų. Su terminalų skaidrumu ir bendradarbiavimu susijusios priemonės yra tokios pačios kaip numatytosios politikos galimybėje A.

Pagal politikos galimybę C nustatomi griežčiausi ES lygmens veiksmai. Ji taikoma visam ES vidaus vežimui. Atitiktis kriterijams yra tokia pat, kaip pagal politikos galimybę A ir politikos galimybės B 2 variantus, grindžiama platesniu išorės veiksmų rinkiniu ir 40 proc. riba. Kaip ir pagal kitas galimybes, atitiktis kriterijams įrodyti pateiktini duomenys būtų tikrinami ir susiejami su eFTI platformomis. Komisijos įpareigojimas kas dvejus teikti ataskaitą būtų pakeistas valstybių narių įpareigojimu reguliariai atlikti analizę ir vykdyti strateginį planavimą, apimančius visą transporto sistemą, įskaitant su įvairiomis transporto rūšimis susijusią analizę. Dėl paramos priemonių pagal šią galimybę valstybės narės įpareigojamos teikti suderintą paramą, siekiant mažinti kriterijus atitinkančio vežimo (jo atkarpos) jų teritorijoje sąnaudas tiek, kad būtų galima naudotis įvairiarūšiu vežimu. Nustatyta, kad ši parama sieks 10 proc. visų vežėjui tenkančių vežimo nuo durų iki durų sąnaudų. Be to, ši politikos galimybė apimtų suderintą reguliavimo lengvatą, pagal kurią kriterijus atitinkančio vežimo automobilių keliais atkarpos būtų atleidžiamos nuo nacionalinių vairavimo draudimų. Pagal politikos galimybę C taip pat būtų reikalaujama nustatyti apibrėžtą duomenų rinkinį ir įpareigojama naudoti bendrus duomenų rinkinius ir duomenų mainų protokolus. Terminalų skaidrumo užtikrinimo priemonės yra tokios pat kaip pagal politikos galimybes A ir B.

Remiantis vertinimu nustatyta, kad tinkamiausia galimybė yra politikos galimybės B 2a variantas. Pagal jį tikslas įgyvendinamas, nes užtikrinamas didžiausio masto perėjimas prie kitų rūšių transporto ir labiausiai sumažinamos išorės sąnaudos, išlaikant gerą sąnaudų ir naudos santykį, o kartu taip pat užtikrinamas nuoseklumas ir proporcingumo bei subsidiarumo principų laikymasis.

Taikant tinkamiausią galimybę, turėtų labai sumažėti einamosios įvairiarūšio vežimo sektoriuje veikiančių įmonių administracinės sąnaudos. Apskaičiuota, kad, naudojant elektroninius duomenis ir eFTI platformas, einamosios įvairiarūšio vežimo srityje veikiančių operatorių sąnaudos sumažėtų 430 mln. EUR per metus. Tačiau terminalai patirtų administracinių sąnaudų, susijusių su informacijos, kurią reikalaujama skelbti jų svetainėse, atnaujinimu. Apskaičiuota, kad pasikartojančios metinės vidutinės visų terminalų sąnaudos 2025–2035 m. siektų apie 6 100 EUR. Administracinių sąnaudų sumažėjimas aiškiai svaresnis

už šias nedideles sąnaudas, o apskaičiuotas grynasis įmonių administracinių sąnaudų sumažėjimas kasmet siektų 430 m. mln. EUR.

Siekiant užtikrinti geresnį subsidiarumo principo laikymąsi, dėl to, kas viršija poveikio vertinimo rezultatus, valstybėms narėms leidžiama visiškai lanksčiai pasirinkti įgyvendintinų priemonių rūšį, bet joms vis tiek reikia pasiekti 10 proc. sąnaudų sumažinimo tikslą. Kad sprendimai būtų priimami turint pakankamai informacijos ir būtų įgyvendinti tikslai, pagal tinkamiausią galimybę kiekviena valstybė narė įpareigojama įvertinti esamas bei galimas savo priemones ir visas priemones sujungti į vieną nacionalinę strategiją. Šis įpareigojimas yra panašus, bet mažiau griežtas nei politikos galimybėje C apsvarstyta su įvairiomis transporto rūšimis susijusi strategija. Apskaičiuota, kad jo poveikis sąnaudoms bus nedidelis (papildomos vienkartinės iki 1,1 mln. EUR sąnaudos ir 1,6 mln. EUR sąnaudų kas penkerius metus). Šie pakeitimai iš esmės nekeičia galimybių eiliškumo ir tinkamiausios politikos galimybės pasirinkimo.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas atitinka Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Dėl pasiūlymo 2025–2050 m. laikotarpiu Sąjungos biudžetui susidaro grynosios 2 mln. EUR išlaidos. Pasiūlymo poveikis biudžetui išsamiau aprašytas prie šio pasiūlymo pridedamoje finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje.

Poveikis biudžetui pasibaigus dabartinei daugiametei finansinei programai aprašytas pateikiant orientacinę apžvalgą, nedarant poveikio būsimam susitarimui dėl tokios programos.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Reikalaujama, kad valstybės narės ne vėliau kaip po dvejų metų nuo šio pakeitimo įsigaliojimo priimtų ir paskelbtų savo nacionalines strategijas, į kurias būtų įtrauktos visos esamos ir naujos poveikį įvairiarūšiam vežimui darančios priemonės, o paskui kas penkerius metus įvertintų tokių savo strategijų poveikį. Jos privalo pateikti Komisijai savo nacionalinės politikos strategijas ir jų vertinimų rezultatus.

Šio pasiūlymo įgyvendinimą, rezultatus ir poveikį Komisija nagrinės vykdydama šiame pasiūlyme nustatytus ataskaitų teikimo įpareigojimus. Likus metams iki direktyvos taikymo pradžios ji nustatys pradinę rinkoje esančią padėtį, o paskui praėjus penkeriems metams nuo direktyvos taikymo pradžios ir vėliau kas penkerius metus jis rengs ekonominės įvairiarūšio vežimo plėtros ES ataskaitą. Surinkti reikiamą informaciją jai padės valstybės narės ir agreguotieji eFTI platformų duomenys. Ataskaitoje pirmiausia bus aptariama įvairiarūšio vežimo eismo apimtis ES, pagrindiniai įvairiarūšio vežimo koridoriai, pagrindinės kliūtys, trukdančios didinti naudojimąsi įvairiarūšiu vežimu, įvairiarūšio vežimo konkurencingumas, palyginti su vežimo vien automobilių keliais konkurencingumu (įskaitant paramos, numatytos valstybių narių nacionalinės politikos strategijose, analizę) ir terminalų pajėgumų pokyčiai.

Vėliausiai po dešimties metų Komisija įvertins, ar tinkama toliau laikytis šioje direktyvoje nustatytos paramos teikimo tvarkos.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Direktyvos pavadinimas tikslinamas atsižvelgiant į platesnę jos taikymo sritį – išbraukiami žodžiai „tarp valstybių narių“, o žodžių junginys „mišrusis krovinių vežimas“ pakeičiamas žodžių junginiu „įvairiarūšis krovinių vežimas“.

Iš dalies keičiančios direktyvos 1 straipsnyje nustatomi šie Direktyvos 92/106/EEB pakeitimai:

- *dabartinės Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos 1 straipsnyje buvo nustatyta jos taikymo sritis: nurodytos įvykdytinos sąlygos, kad mišriajam vežimui būtų galima taikyti paramos sistema. Siekiant užtikrinti aiškumą, į peržiūrėtą direktyvą įtraukiami du straipsniai, kuriuose aprašoma taikymo sritis (1a straipsnis) ir pateikiamos apibrėžtys (1b straipsnis). Po jų įtraukiamas naujas 1c straipsnis. Jame nustatomos naujos sąlygos, kurias vežimas turi atitikti, kad būtų laikomas mišriuoju vežimu;*
- *2 straipsnis pakeičiamas atnaujinta formuluote, siekiant pašalinti nebereikalingą tikslinę 1993 m. datą;*
- *3 straipsnis pakeičiamas atnaujintomis reikalavimų laikymosi įrodymo sąlygomis;*
- *įtraukiamas 3a straipsnis, kuriame nustatomas valstybių narių įpareigojimas priimti, paskelbti, įgyvendinti ir vertinti įvairiarūšiam vežimui remti skirtas nacionalines strategijas;*
- *5 straipsnis pakeičiamas atnaujinta formuluote dėl Komisijos ataskaitų teikimo;*
- *6 straipsnio 1 dalis pakeičiama atnaujinta formuluote, siekiant užtikrinti atitiktį valstybės pagalbos taisyklėms;*
- *7 straipsnis išbraukiamas;*
- *9 straipsnis pakeičiamas nauja formuluote, siekiant atnaujinti nebeaktualias nuorodas ir supaprastinti formuluotes;*
- *įterpiamas 9a straipsnis, kuriame nustatomas įpareigojimas automobilių keliais einančias mišriojo vežimo atkarpas atleisti nuo nacionalinių draudimų vairuoti savaitgaliais ir švenčių dienomis;*
- *įterpiamas 9b straipsnis, siekiant nustatyti įvairiarūšio vežimo terminalų skaidrumo užtikrinimo reikalavimus;*
- *įterpiamas 9c straipsnis, siekiant nustatyti sąlygas, kuriomis Komisijai pagal šią direktyvą suteikiami deleguotieji įgaliojimai;*
- *įterpiamas 9d straipsnis, siekiant nustatyti komiteto procedūrą, kad Komisija galėtų pasinaudoti įgaliojimais priimti įgyvendinimo aktus;*
- *10 straipsnis išbraukiamas;*
- *įterpiamas priedas, kuriame pateikiamas 3a straipsnyje nurodytas orientacinis paramos priemonių sąrašas.*

Iš dalies keičiančios direktyvos 2 straipsniu iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2020/1056, siekiant nustatyti įpareigojimą eFTI platformoms užtikrinti funkciją, kuria naudojantis būtų

galima apskaičiuoti išorės sąnaudų sumažinimą ir parengti agreguotuosius metinės mišriojo vežimo apimtys duomenis.

Iš dalies keičiančios direktyvos 3 straipsnyje nustatytas perkėlimo į nacionalinę teisę įpareigojimas ir atidėtas įgyvendinimas.

Iš dalies keičiančios direktyvos 4 straipsnyje nustatyta šios direktyvos įsigaliojimo data ir taikymas.

Iš dalies keičiančios direktyvos 5 straipsnyje nustatyti adresatai.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos iš dalies keičiama Tarybos direktyva 92/106/EEB ir dėl sutaupytų išorės sąnaudų apskaičiavimo bei agreguotųjų duomenų rengimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1119³ siekiama visuose Sąjungos ekonomikos sektoriuose išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2030 m. sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, o iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą. Kad šis tikslas būtų pasiektas, transporto srityje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2050 m. reikia sumažinti 90 proc. Be to, siekdama sumažinti savo priklausomybę nuo iškastinio kuro, Sąjunga, kaip pabrėžta plano „REPowerEU“ dokumentuose⁴, taip pat turi padidinti savo energijos vartojimo efektyvumą ir, kaip nurodyta Nulinės taršos veiksmų plane⁵, pereiti prie švaresnio transporto, kad sumažintų oro ir triukšmo taršą;
- (2) įvairiarūšis vežimas sujungia geresnį vežimo geležinkeliais ir vandens keliais aplinkosauginį veiksmingumą ir energijos vartojimo efektyvumą su vežimo automobilių keliais prieinamumu ir lankstumu, todėl yra labai svarbus sudarant sąlygas krovinius dažniau vežti geležinkeliais ir vandens keliais. Jis taip pat sudaro

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

³ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas), (OL L 243, 2021 7 9, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Planas „REPowerEU“ (COM(2022) 230 *final*).

⁵ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Kuriame sveiką planetą visiems. ES veiksmų planas „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“ (COM(2021) 400 *final*).

sąlygas veiksmingiau paskirstyti apimtį transporto rūšims ir veiksmingai mažina tas vežimo automobilių keliais išorės sąnaudas, kurias sunku visiškai internalizuoti, ypač spūstis ir avarijas. Vis dėlto šiuo metu, nustatant vežimo kainas, dar nevysiškai atsižvelgiama į neigiamą dėl įvairių transporto rūšių atsirandantį poveikį, o tai trukdo išorinių veiksmių poveikį veiksmingai mažinti naudojantis darnesnio krovinių transporto galimybėmis;

- (3) Tarybos direktyva 92/106/EEB⁶ nustatyta įvairiarūšio vežimo plėtos, ypač mišriojo vežimo, skatinimo sistema. Ji remia su vienaarūšiu vežimu automobilių keliais konkuruojančias įvairiarūšio vežimo operacijas ir yra pagrindinis Sąjungos teisėkūros procedūra priimtas aktas, kuriuo siekiama skatinti pereiti nuo vežimo automobilių keliais prie mažiau taršių rūšių transporto, pvz., vežimo vidaus vandenų keliais, trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais ir geležinkeliais. Direktyva 92/106/EEB padėjo plėtoti Sąjungos perėjimo prie kitų transporto rūšių politiką, bet jos veiksmingumą mažino ribota jos taikymo sritis, nepakankama parama ir įgyvendinimo spragos. Todėl būtina užtikrinti, kad įvairiarūšio vežimo operacijos Sąjungoje, mažinančios išorės sąnaudas, nes yra palankesnės aplinkai, saugesnės, pasižyminčios didesniu energijos vartojimo efektyvumu ir sukeliančios mažiau spūsčių nei vežimas automobilių keliais, taptų patrauklesnės vežėjams;
- (4) išorės sąnaudas mažina tik tokios įvairiarūšio vežimo operacijos, kurios turi komerciškai perspektyvią vienaarūšio vežimo automobilių keliais alternatyvą. Įvairiarūšis vežimas tarp salų ir žemyno alternatyvų neturi, bet išorės sąnaudas galima mažinti sudarant įvairius maršrutus, naudojant ilgesnes trumpojo nuotolio laivybos maršrutų atkarpas arba skirtingas trumpojo nuotolio laivybos kelių atkarpas, kurias galima derinti su vežimu geležinkeliais ir vidaus vandenimis;
- (5) apie penktadalį įvairiarūšio vežimo operacijų vykdoma vežant krovinius išskirtinai vienoje valstybėje narėje. Tačiau neigiamas nacionalinio vežimo automobilių keliais poveikis, ypač išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir spūstys, nesibaigia ties nacionalinėmis valstybių narių sienomis. Todėl, siekiant užtikrinti, kad visas vežimo operacijos, kuriomis padedama mažinti išorės sąnaudas, būtų vertinamos vienodai, Sąjungos lygmeniu būtina skatinti tiek tarptautines, tiek nacionalines įvairiarūšio vežimo operacijas, įskaitant įvairius transporto rūšių derinius;
- (6) kad būtų galima plėtoti įvairiarūšį vežimą, labai svarbu galėti naudotis perkrovimo terminalais. Vis dėlto, paramos priemonės terminalų pajėgumui didinti į šios direktyvos taikymo sritį neturėtų patekti, nes jos įtrauktos į *[Prašome įrašyti nuorodą į peržiūrėtą TEN-T reglamentą, dėl kurio šiuo metu derasi teisėkūros institucijos]*;
- (7) atitiktis kriterijams, kurią užtikrinus galima naudotis Direktyvoje 92/106/EEB nustatytais pranašumais, grindžiama įvairių vežimo operacijos atkarpų atstumo ribojimais. Taip apibrėžiant mišriojo vežimo operacijas, nepakankamai remiamas tikslas mažinti išorės sąnaudas, nes toks metodas nevysiškai su juo suderintas. Be to, apibrėžtyje objektyviai neatsižvelgiama į sąlygas bei aplinkybes skirtinguose regionuose ir nepaisoma tikrosios vežimo operacijos aplinkosauginio veiksmingumo charakteristikų, įskaitant, pvz., naudojamos transporto priemonės ir vartojamų degalų tipus. Todėl teikiama parama turėtų būti taikoma tik toms įvairiarūšio vežimo operacijoms, kuriomis užtikrinamas pakankamo lygio išorės sąnaudų sumažinimas ir sukuriama sąlygos transporto tinklą naudoti optimaliai. Siekiant atsižvelgti į tokias

⁶ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

operacijas, reikėtų nustatyti ribą, iki kurios turėtų būti sumažinamos išorės sąnaudos, įskaitant išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekį, oro taršą, sužalojimų ir žūties atvejus, triukšmą ir spūstis, vykdant įvairiarūšį vežimą, palyginti su komerciškai perspektyviu alternatyviuoju vienaarūšiu vežimu automobilių keliais. Nustačius šią ribą, sąlygos naudotis pranašumais turėtų būti sudaromos visiems transporto rūšių deriniams, kartu užtikrinant, kad geležinkelių, vidaus vandenų ir trumpojo nuotolio laivybos maršrutų atkarpos sudarytų didžiąją įvairiarūšio vežimo operacijos kelio. Be to, kad būtų galima atlikti tinkamą palyginimą su kitomis vežimo galimybėmis, apskaičiuojant išorės sąnaudų sumažinimą reikia atsižvelgti į visų nuo įvairiarūšio vežimo operacijų neatsiejamų atkarpų išorės sąnaudas;

- (8) jei vežimo operacija prasideda ar baigiasi arba ir prasideda, ir baigiasi už Sąjungos ribų, arba prasideda ir baigiasi Sąjungoje, bet vykdoma per trečiąją šalį, į šios direktyvos taikymo sritį turėtų patekti ta šio įvairiarūšio vežimo operacijos atkarpa, kuria kroviniai vežami Sąjungoje, jei ši vežimo atkarpa atitinka šioje direktyvoje nustatytas sąlygas ir skatina Sąjungoje pereiti prie kitų transporto rūšių;
- (9) įvairiarūšio vežimo operacijos gali labai skirtis priklausomai nuo transporto rūšių derinių ir įvairių vežimo operacijos dalių skaičiaus, įskaitant skirtingą atkarpų, kuriomis vežami kroviniai, skaičių. Pagal šią direktyvą remiamoms mišriojo vežimo operacijos galėtų apimti vieną arba dvi automobilių keliais einančias atkarpas ir vieną arba kelias ne automobilių keliais einančias atkarpas. Nė viena iš skirtingų mišriojo vežimo operacijos atkarpų nebūtų vežama be kitų atkarpų, todėl atsižvelgiant į Teisingumo Teismo jurisprudenciją laikoma, kad vežimas nuo vežėjo iki galutinio gavėjo yra vientisa neatskiriama vežimo operacija⁷. Todėl kliūtys bet kurioje įvairiarūšio vežimo operacijos atkarpoje mažintų viso įvairiarūšio vežimo perspektyvumą, todėl būtų labiau naudojamosi vienaarūšiu vežimu automobilių keliais;
- (10) kad būtų galima atsekti įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus visoje įvairiarūšio vežimo grandinėje, siekiant nustatyti tas įvairiarūšio vežimo operacijas, kurių atžvilgiu būtų galima naudotis šioje direktyvoje nustatytos paramos sistemos pranašumais, labai svarbu, kad vykdant visą šį vežimą naudojamiems įvairiarūšio krovinių vežimo vienetams būtų taikomos esamos ir plačiai naudojamos identifikavimo ir ženklavimo priemonės. Suvienodinus identifikavimą, taip pat turėtų būti galima sparčiau tvarkyti įvairiarūšio krovinių vežimo vietus terminaluose ir lengviau užtikrinti sklandesnes įvairiarūšio vežimo operacijas;
- (11) vežant konteinerius, gali prireikti paimti tuščią konteinerį iš konteinerių depo arba nuvežti jį į depą, prieš jį naudojant arba panaudojus įvairiarūšio vežimo operacijai. Jei tokie reisai į depus vykdomi specialiai vežant tuščius konteinerius ir pagal įvairiarūšio vežimo operacijai arba jos atkarpai taikomą vežimo sutartį, jie taip pat turėtų būti laikomi neatsiejama įvairiarūšio vežimo operacijos dalimi;
- (12) siekiant užtikrinti, kad šia direktyva nustatytos paramos sistemos pranašumais būtų naudojamosi tik kriterijus atitinkančio įvairiarūšio vežimo operacijų atžvilgiu, svarbu visada turėti galimybę patikrinti, ar vežimo operacija atitinka paramos sistemoje nustatytus reikalavimus. Moderniomis skaitmeninėmis priemonėmis galima apskaičiuoti išorės sąnaudų sumažėjimą ir palengvinti reikalavimų laikymosi patikrą.

⁷ 1991 m. gegužės 7 d. sprendimas byloje *Komisija prieš Italiją* (C-45/89, 1991 m. Rink. p. I-2053), ECLI:EU:C:1991:185.

Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 1056/2020⁸ sukurtos skaitmeninių transporto duomenų platformos (eFTI platformos) yra tinkama priemonė, nes jos parengtos taip, kad apimtų reikiamą reguliuojamą informaciją, pavyzdžiui, išorės sąnaudų sumažėjimui apskaičiuoti. Todėl naudotis eFTI platforma turėtų būti privaloma vykdant visas vežimo operacijas, kurių atžvilgiu norima pasinaudoti paramos sistemos pranašumais;

- (13) reikia sukurti ir, atsižvelgiant į naujas žinias ir kintančią įrodymų bazę, reguliariai naujinti bendrą suderintą apskaičiavimo metodiką, į kurią būtų įtraukiamos orientacinės išorės sąnaudų vertės arba šių orientacinių verčių šaltiniai. Todėl įgyvendinimo aktu reikėtų nustatyti tikslią metodiką, kurios skaičiavimas būtų atliekamas remiantis naujausios redakcijos Išorės sąnaudų transporto sektoriuje apskaičiavimo vadove⁹ nustatytais vienetų vertėmis;
- (14) reikiama transporto informacija turėtų būti užfiksuojama eFTI platformose iki vežimo operacijos pradžios ir griežtai apribota tais duomenimis ir skaičiavimais, būtinais reikalavimų laikymuisi įrodyti. Siekiant išvengti administracinės naštos, reikalavimų laikymąsi tikrinančios nacionalinės kompetentingos institucijos neturėtų reikalauti papildomos informacijos;
- (15) kad Komisija galėtų vykdyti šioje direktyvoje jai nustatytą įpareigojimą teikti ataskaitas, Komisijai kasmet turėtų būti teikiami tam tikri agreguotieji eFTI platformose užfiksuoti mišriojo vežimo operacijų duomenys;
- (16) sąnaudų atžvilgiu įvairiarūšis vežimas gali būti konkurencingas, palyginti su ilgesnio atstumo vienaarūšiu vežimu automobilių keliais, nes vežimo ne automobilių keliais vieneto sąnaudos paprastai yra mažesnės. Vis dėlto vidutinio nuotolio ir trumpesniems atstumams vežėjai ir transporto paslaugų organizatoriai dėl konkurencinio spaudimo paprastai renkasi vienaarūšį vežimą automobilių keliais, nes tokiais trumpesniais atstumais mažesnių vieneto kainų nepakanka, kad būtų galima kompensuoti papildomas organizavimo ir perkrovimo sąnaudas, atsirandančias todėl, kad įvairiarūšiam vežimui reikia kelių rūšių priemonių. Vidutiniais atstumais šis sąnaudų konkurencingumo skirtumas siekia vidutiniškai 10 proc. Todėl, kad paskatintų sparčiai pradėti daugiau naudotis įvairiarūšiu vežimu vidutinio nuotolio atstumais, valstybės narės turėtų pritaikyti nacionalinę politiką ir imtis reikiamų reguliuojamųjų ir nereguliuojamųjų priemonių, kuriomis būtų galima padidinti įvairiarūšio vežimo konkurencingumą;
- (17) kai kurios valstybės narės taiko nacionalinę įvairiarūšio vežimo geležinkeliais, vidaus vandenų keliais arba trumpojo nuotolio laivybos maršrutais skatinimo politiką, kuria siekiama sumažinti vežimo automobilių keliais ir alternatyviojo vežimo galimybių sąnaudų skirtumą. Vis dėlto ši transporto rūšių politika ne visada yra suderinta tarp transporto rūšių arba kaimyninių valstybių narių. Be to, kai kurios valstybės narės netaiko jokių paramos priemonių. Dėl nesuderinto požiūrio atsirandantis susiskaidymas mažina esamos paramos veiksmingumą, todėl transporto rūšims valstybėse narėse sudaromos nevienodos sąlygos. Todėl visos valstybės narės turėtų parengti ir įgyvendinti nacionalines strategijas, kuriomis būtų remiamas

⁸ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Išorės sąnaudų transporto sektoriuje apskaičiavimo vadovas. Europos Komisija, redakcija 2019 – 1.1, Europos Sąjungos leidinių biuras, ISBN 978-92-76-18184-2

naudojimas įvairiarūšių vežimu, visapusiškai atsižvelgiant į kiekvieno iš šių transporto rūšių derinio potencialą ir visų transporto rūšių tarpusavio sąveiką. Valstybės narės turėtų reguliariai iš naujo įvertinti nacionalinių priemonių veiksmingumą ir aktualumą;

- (18) nacionalinės strategijos turėtų apimti tiek esamas, tiek planuojamas nacionalines reguliuojamąsias ir nereguliuojamąsias priemones, darančias poveikį valstybėje narėje naudojamo įvairiarūšio vežimo konkurencingumui, pvz., reguliavimo išimtis arba lengvatinius režimus, mokesčius ir rinkliavas, įskaitant infrastruktūros, išorės sąnaudų ir spūsčių mokesčius, taip pat vienaarūšiam vežimui automobilių keliais taikomas mokesčius ir rinkliavas, ir krovinio transporto rėmimo sistemas, taikomas atskiroms transporto rūšims arba įvairiarūšiam vežimui, įskaitant vienaarūšiam vežimui automobilių keliais arba konkrečioms jo atkarpoms taikomas sistemas. Paramos priemonės turėtų būti vienodai taikomos visoms vežimo operacijoms, atitinkančioms sąlygas, kuriomis jos laikomos mišriojo vežimo operacijomis. Prireikus valstybės narės turėtų bendradarbiauti su kitomis kaimyninėmis valstybėmis narėmis ir rengti konsultacijas arba įgyvendinti bendras politikos strategijas. Koordinuoti šias nacionalines politikos sistemas ir užtikrinti jų darną Sąjungos lygmeniu turėtų padėti Komisijos atliekama rinkos analizė ir teikiamos ataskaitos;
- (19) kad vidutinio nuotolio įvairiarūšio vežimo operacijos sąnaudų atžvilgiu galėtų konkuruoti su vienaarūšio vežimo automobilių keliais operacijomis, o vežėjai būtų motyvuoti pereiti prie įvairiarūšio vežimo, nacionalinėmis strategijomis turėtų būti padedama užtikrinti, kad bendrasis suminis visų įvairiarūšio vežimo nuo durų iki durų operacijų sąnaudų sumažinimas vidutiniu laikotarpiu siektų bent 10 proc. Šio sumažinimo užtikrinimo priemonės gali apimti teisinės, ekonominės, mokestinės arba administracinės pataisas ir sąlygas. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB¹⁰ gautas pajamos valstybės narės gali naudoti į šios direktyvos taikymo sritį patenkančių įvairiarūšio vežimo operacijų naudai. Laikantis konkrečioms programoms taikomų taisyklių, parama taip pat gali būti finansuojama iš esamų Sąjungos finansinių priemonių;
- (20) be to, siekiant sukurti sąlygas naudotis įvairiarūšių vežimu, svarbu parengti specialią paramą investicijoms, būtinoms reikiamai atnaujinti įvairiarūšio vežimo technologijas. Šia parama galima atsižvelgti į technologinius terminalų arba bet kurių su įvairiarūšių vežimu susijusių transporto rūšių poreikius;
- (21) jei tarp tam tikrų terminalų arba netoli jų nėra kitų jungčių nei automobilių kelių jungtys, gali prireikti veiklos pradžios pagalbos, kad būtų galima atverti naujas įvairiarūšio transporto jungtis, nes veiklos pradžios etape paslaugų paklausa gali būti nepakankama šių paslaugų pelningumui užtikrinti;
- (22) kad būtų galima pasiekti Europos žaliojo kurso ir Klimato teisės akto tikslus, valstybės narės gali nustatyti valstybės pagalbos priemones, jeigu jos yra suderinamos su vidaus rinka;
- (23) į nacionalines strategijas įtrauktos paramos priemonės galėtų būti valstybės pagalba. Nustatydama priemones savo nacionalinėje strategijoje valstybė narė turėtų įvertinti, ar kuri nors iš šių priemonių yra valstybės pagalba. Tai nedaro poveikio SESV 107 ir

¹⁰ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

108 straipsnių taikymui. Jei priemonė yra valstybės pagalba, taikomos procedūrinės ir esminės valstybės pagalbos taisyklės. Laikoma, kad valstybės pagalbos priemonių suderinamumo vertinimas pagal SESV 108 straipsnį priklauso išimtinai Komisijos kompetencijai;

- (24) siekiant užtikrinti, kad praktinė informacija apie esamas valstybės narės įgyvendinamas paramos priemones būtų lengvai prieinama visiems Sąjungoje veikiantiems veiklos vykdytojams viešai ir nemokamai, turėtų būti sudaromos sąlygos su ja susipažinti vienoje vietoje specialiaje tinklalapyje, kad tarptautinio vežimo operacijas organizuojančios įmonės galėtų lengvai ją rasti;
- (25) svarbu parengti rinkos pokyčių ir paramos priemonių poveikio naudojimuisi įvairiarūšių vežimu apžvalgą. Ši rinkos apžvalga turėtų užtikrinti palyginamumą visoje Sąjungoje. Todėl valstybių narių padedama Komisija turėtų toliau teikti rinkos pokyčių ataskaitas. Šioje ataskaitoje pirmiausia turėtų būti nustatoma pradinė įvairiarūšio vežimo sąnaudų konkurencingumo, palyginti su vežimo automobilių keliais sąnaudomis, padėtis, o paskui ji turėtų būti rengiama kas penkerius metus, skiriant pakankamai laiko bet kurios paramos priemonės poveikiui pasireikšti;
- (26) remti naudojamąsi įvairiarūšių vežimu ir efektyvumą galima specialiomis Sąjungos lygmens reguliavimo nuostatomis, kuriomis atsižvelgiama į konkrečias įvairiarūšio vežimo situacijas. Siekiant užtikrinti efektyvų terminalų ir vežimo ne automobilių keliais pajėgumų naudojimą, svarbu, kad vežimui ne automobilių keliais ir terminalų naudojimui laikini vairavimo automobilių keliais einančioms atkarpomis ribojimai;
- (27) siekiant užtikrinti, kad su informacija apie bet kuriame įvairiarūšio transporto perkrovimo terminale teikiamas paslaugas ir įrangą galėtų lengvai susipažinti visi Sąjungos vežėjai ir transporto paslaugų organizatoriai, šią informaciją terminalų operatoriai turėtų nemokamai skelbti savo tinklalapiuose. Siekiant sukurti pagrindus, kuriais remiantis būtų galima nustatyti Sąjungoje veikiančių įvairiarūšio transporto perkrovimo terminalų paslaugų lygį, įgyvendinimo akte reikėtų pateikti išsamų tokios informacijos sąrašą;
- (28) galimybę palyginti įvairiuose Sąjungoje veikiančiuose terminaluose teikiamų paslaugų lygį reikėtų užtikrinti nustatant įvairiarūšio transporto perkrovimo terminalų kategorijas. Šis skirstymas į kategorijas neturėtų būti pernelyg sudėtingas ir tapti našta, todėl turėtų būti grindžiamas jau paskelbta informacija;
- (29) specialios paramos įvairiarūšiam vežimui reikia tik iki tol, kol rinkos kaina pakankamai atspindės bendras įvairių vežimo operacijų sąnaudas visuomenei. Todėl po dešimties metų turėtų būti atliekama peržiūra, siekiant įvertinti, ar ši parama dar aktuali ir, jei taip, kaip ją galbūt reikėtų patikslinti;
- (30) kad būtų galima sukurti sąlygas įgyvendinti šią direktyvą, eFTI platformose turėtų būti teikiamos funkcijos, kuriomis naudojantis būtų galima apskaičiuoti išorės sąnaudas ir rengti agreguotuosius duomenis;
- (31) siekiant atsižvelgti į techninį kai kurių reikalavimų pobūdį, Komisijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį turėtų būti suteikiami įgaliojimai priimti aktus, susijusius su šios direktyvos papildymu įvairiarūšio vežimo operacijų išorės sąnaudų sumažinimui apskaičiuoti reikiamų tolesnių duomenų, būtinų šios direktyvos reikalavimų laikymuisi įrodyti, sąrašu ir metinių agreguotųjų duomenų apie mišriojo vežimo operacijas pateikimo rinkos analizei taisyklėmis. Itin svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio

13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais¹¹. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

- (32) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo, ypač išsamių išorės sąnaudų apskaičiavimo taisyklių, iš anksto nustatytų salas ir žemyną jungiančių alternatyviojo įvairiarūšio vežimo operacijų maršrutų sąrašo ir pateiktinos informacijos apie terminaluose teikiamas paslaugas ir terminalų kategorijas sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti *naudojamasi* laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹²;
- (33) šios direktyvos tikslas yra toliau skatinti pereiti nuo vežimo automobilių keliais prie aplinkai palankesnių transporto rūšių, siekiant sumažinti Sąjungos transporto sistemos išorės sąnaudas. Kadangi įvairiarūšis vežimas yra daugiausia tarptautinio pobūdžio, o infrastruktūra yra tarpusavyje susijusi, šio tikslo negali deramai pasiekti valstybės narės, todėl jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Todėl, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (34) siekiant sukurti sąlygas Sąjungoje toliau sklandžiai vykdyti tarpvalstybinio vežimo operacijas, šiai direktyvai į nacionalinę teisę perkelti būtinų nacionalinės teisės aktų, taisyklių ir administracinių nuostatų taikymą reikėtų atidėti iki tol, kol bus galima naudotis eFTI platformomis. Šiuo atidėtu taikymu neturėtų būti daromas poveikis valstybių narių pareigoms, susijusioms su perkėlimo į nacionalinę teisę terminu;
- (35) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų¹³ valstybės narės pagrįstais atvejais išipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;
- (36) todėl Direktyva 92/106/EB ir Reglamentas (ES) 2020/1056 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 92/106/EEB pakeitimai

¹¹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

¹² 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

Direktyva 92/106/EEB iš dalies keičiama taip:

(1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl įvairiarūšio krovinių vežimo rėmimo sistemos sukūrimo“;

(2) 1 straipsnis išbraukiamas;

(3) įrašomi šie 1a, 1b ir 1c straipsniai:

„1a straipsnis

Šia direktyva sukuriamą įvairiarūšio vežimo operacijų, visiškai arba iš dalies vykdomų Sąjungos teritorijoje, rėmimo sistema. Ja taip pat nustatomos skaidrumo reikalavimų taisyklės, taikomos įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalams.

1b straipsnis

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) įvairiarūšio vežimo operacija – vieno įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto vežimas nuo pakrovimo iki iškrovimo vietos dviem arba daugiau vežimo atkarpų, jei tas vienetas bent vieną atkarpą vežamas geležinkeliu, vidaus vandenų keliu arba trumpųjų nuotolių laivybos laivu, o pirmą ir (arba) paskutinę atkarpą – automobilių keliu, įvairiose vežimo atkarpose perkraunamų krovinių kitaip netvarkant, nepriklausomai nuo to, ar krovinys vežamas pagal vieną daugiarūšio vežimo sutartį, ar pagal kelias nuosekliai viena po kitos konkrečios rūšies vežimui vykdyti sudarytų sutarčių;
- (2) mišriojo vežimo operacija – 1c straipsnio 2 dalyje nustatytas sąlygas atitinkanti įvairiarūšio vežimo operacija Sąjungos teritorijoje;
- (3) įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas – konteineris, nuimamasis kėbulas ar puspriekabė arba įvairiarūšiam vežimui naudojama kelių transporto priemonė ar transporto priemonių junginys;
- (4) pakrovimo vieta – krovinio pakrovimo į įvairiarūšio krovinių vežimo vienatą vieta;
- (5) iškrovimo vieta – krovinio iškrovimo iš įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto vieta;
- (6) išorės išlaidos – dėl transporto naudotojų susidariusios išlaidos, kurias atlygina ne jie, o visa visuomenė, ypač išlaidos, susijusios su išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis, oro tarša, žmonių sužalojimu arba žūtimi, triukšmu ir spūstimis;
- (7) vienaarūšio vežimo automobilių keliu alternatyvioji operacija – virtualiai suplanuota rentabili vienaarūšio vežimo operacija, kurią vykdant įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas vežamas tik automobilių keliu ir kurios pradžios ir pabaigos taškai yra tie patys kaip tikros mišriojo vežimo operacijos;
- (8) įvairiarūšio vežimo jūra alternatyvioji operacija – virtualiai suplanuota rentabili įvairiarūšio vežimo operacija, kurią vykdant įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas vežamas viena iš jūrinių atkarpų, nurodytų pagal 1c straipsnio 7 dalį parengtame sąraše, ir kurios pradžios ir pabaigos taškai yra tie patys kaip atitinkamos mišriojo vežimo operacijos;

- (9) įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalas – įvairiarūšio vežimo krovinių terminalas, kurio struktūra pritaikyta įvairiarūšio krovinių vežimo vienetams perkrauti bent iš vienos rūšies transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę arba iš dviejų skirtingų transporto priemonių arba laivų, pavyzdžiui, terminalai vidaus vandenų arba jūrų uostuose, prie vidaus vandenų kelių, oro uostuose, taip pat geležinkelio ir automobilių kelių terminalai;
- (10) vežimo atkarpos pradžios taškas – vieta, kurioje, vykdant mišriojo vežimo operaciją, prasideda įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto vežimas tam tikros rūšies transportu;
- (11) vežimo atkarpos pabaigos taškas – vieta, kurioje, vykdant mišriojo vežimo operaciją, baigiasi įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto vežimas tam tikros rūšies transportu;
- (12) mišriojo vežimo operacijos pradžios taškas – vieta, kurioje įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas pakraunamas į transporto priemonę arba laivą, kuriais tas vienetas vežamas pirmąją mišriojo vežimo operacijos atkarpą Sąjungoje, o jei įvairiarūšio vežimo operacija prasideda už Sąjungos teritorijos ribų – įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto įvežimo į Sąjungos teritoriją taškas;
- (13) mišriojo vežimo operacijos pabaigos taškas – vieta, kurioje įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas iškraunamas iš transporto priemonės arba laivo, kuriais tas vienetas vežtas paskutiniąją mišriojo vežimo operacijos atkarpą Sąjungoje, o jei įvairiarūšio vežimo operacija baigiasi už Sąjungos teritorijos ribų – įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto išvežimo iš Sąjungos teritorijos taškas;
- (14) paramos priemonės – ekonominės, reguliuojamosios, administracinės arba kitokio pobūdžio priemonės ir veiksmai, kuriais skatinama aktyviau naudotis įvairiarūšio vežimo galimybėmis.

1c straipsnis

- 1. Visoms mišriojo vežimo operacijoms taikomos atitinkamai 2, 3a, 4, 6, 8, 9 ir 9a straipsniuose nurodytos paramos priemonės.
- 2. Mišriojo vežimo operacija turi atitikti šias sąlygas:
 - (a) išskyrus b punkte nurodytas operacijas, mišriojo vežimo operacijos išorės sąnaudos bent 40 proc. mažesnės už tokias vienaarūšio vežimo automobilių keliu alternatyviosios operacijos sąnaudas;
 - (b) jei salos ir žemyno nejungia automobilių kelias, operacijos išorės sąnaudos yra bent 40 proc. mažesnės už tokias įvairiarūšio vežimo jūra alternatyviosios operacijos sąnaudas;
 - (c) nelydimąją transporto priemone vežamas įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas turi unikalų identifikatorių pagal identifikavimo ir ženklavimo tvarką, nustatytą laikantis naujausios tarptautinių standartų ISO 6346 arba EN 13044 redakcijos.
- 3. Tam tikrai operacijai reikalingo tuščio konteinerio vežimas automobilių keliu iš konteinerių depo arba į jį, kai depas yra prieš pakrovimo arba iškrovimo vietą arba už jos, laikomas neatsiejama mišriojo vežimo operacijos dalimi, jei toks vežimas vykdomas pagal tą pačią vežimo sutartį. Mišriojo vežimo operacijos dalimi

nelaikomas joks kitas kelių transporto priemonių judėjimas iki pakrovimo arba iškrovimo vietos arba už jos.

4. Apskaičiuojant 2 dalyje nurodytas išorės sąnaudas turi būti atsižvelgiama į visas Sąjungoje vykdomas operacijos dalis, įskaitant terminalo operacijas, taip pat į 3 dalyje nurodytą tuščio konteinerio vežimą.
 5. 2, 3a, 4, 6, 8, 9 ir 9a straipsniuose nurodytos paramos priemonės vienodomis sąlygomis taikomos visoms mišriojo vežimo operacijoms, visiškai arba iš dalies vykdomoms Sąjungos teritorijoje, nepriklausomai nuo įmonės, vykdančios visą operaciją arba jos dalį, kilmės.
 6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios šio straipsnio 2 dalyje nurodytų išorės sąnaudų apskaičiavimo taisyklės. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9d straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
 7. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais sudaromas šio straipsnio 2 dalies b punkte nurodytų iš anksto nustatytų jūrinių atkarpų, skirtų įvairiarūšio vežimo jūra alternatyviosioms operacijoms, sąrašas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9d straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;
- (4) 2 ir 3 straipsniai pakeičiami taip:

„2 straipsnis

Įvairiarūšio vežimo operacijoms netaikomos jokios kvotų sistemos ir leidimų sistemos.

3 straipsnis

1. Kad galėtų pasinaudoti pagal šią direktyvą sukurta rėmimo sistema, mišriojo vežimo operaciją organizuojanti įmonė turi fiksuoti vežimo informaciją ir užtikrinti jos prieinamumą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1056* dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos platformos (toliau – eFTI platforma).
2. 1 dalyje nurodyta vežimo informacija turi būti užfiksuojama iki susijusios mišriojo vežimo operacijos pradžios ir turi apimti visas tokios operacijos dalis. Tokia vežimo informacija yra:
 - (a) mišriojo vežimo operaciją organizuojančios įmonės pavadinimas, adresas ir kontaktiniai duomenys;
 - (b) įvairiarūšio krovinių vežimo vienetą mišriojo vežimo operacijos pabaigos taške gausiančios įmonės pavadinimas, adresas ir kontaktiniai duomenys;
 - (c) mišriojo vežimo operacijai naudojamo (-ų) įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalo (-ų) pavadinimas (-ai), adresas (-ai) ir kontaktiniai duomenys;
 - (d) vežamo įvairiarūšio krovinių vežimo vieneto rūšis ir jo identifikatorius pagal 1c straipsnio 2 dalies c punktą;
 - (e) jei reikia, tuščio konteinerio paėmimo arba atvežimo vieta, įrašyta 1c straipsnio 3 dalyje nurodytoje vežimo sutartyje;
 - (f) informacija apie kiekvieną vežimo atkarpą – mišriojo vežimo operacijos Sąjungoje kiekvienos vežimo atkarpos pradžios ir pabaigos taškų vieta,

atitinkamos tikėtinos pradžios ir pabaigos datos ir kiekvienoje atkarpoje naudojamo transporto rūšis;

- (g) papildoma vežimo informacija, kurios reikia mišriojo vežimo operacijos išorės sąnaudoms apskaičiuoti, kaip nustatyta 1c straipsnio 6 dalyje nurodytame įgyvendinimo akte.

3. Pagal 2 dalį užfiksuota vežimo informacija, taikant specialias eFTI platformos funkcijas, naudojama:

- (a) 1c straipsnio 2 dalies a punkte nurodytoms sutaupyto išorės sąnaudoms apskaičiuoti;

- (b) metiniams mišriojo vežimo operacijų agreguotiesiems duomenims pagal 5 straipsnio 4 dalies a, b ir c punktus parengti.

Šios dalies pirmos pastraipos a punkte nurodytas skaičiavimas turi būti atliekamas pagal taisykles, nustatytas 1c straipsnio 6 dalyje nurodytu įgyvendinimo aktu.

Šios dalies pirmos pastraipos b punkte nurodytas agregavimas turi būti atliekamas pagal taisykles, nustatytas 7 dalyje nurodytu deleguotuoju aktu.

4. 1c straipsnio 2 dalyje nustatytų reikalavimų laikymosi įrodymas – šio straipsnio 1 dalyje nurodyta vežimo informacija ir sutaupyto išorės sąnaudų apskaičiavimo rezultatai. Toks reikalavimų laikymosi įrodymas turi būti prieinamas kompetentingoms institucijoms ir mišriojo vežimo operacijoje dalyvaujančioms šalims toje pačioje eFTI platformoje, kurioje užfiksuota vežimo informacija ir apskaičiavimo rezultatai. Šios direktyvos reikalavimų laikymuisi patikrinti nereikalaujama jokios papildomos informacijos.

5. Iki kiekvienų metų vasario 28 d. eFTI paslaugų teikėjai arba įmonės, kurioms priklauso jų reikmėms skirtos eFTI platformos arba kurios tokias platformas administruoja, užtikrina Komisijai šio straipsnio 3 dalies pirmos pastraipos b punkte nurodytų agreguotųjų duomenų prieinamumą, kad Komisija galėtų įvykdyti įpareigojimą teikti ataskaitas pagal 5 straipsnio 4 dalies a, b ir c punktus.

6. Komisijai pagal 9c straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva papildoma nustatant papildomus reikalavimus, taikomus šio straipsnio 2 dalies a–f punktuose nurodytai vežimo informacijai, ir būtinos papildomos vežimo informacijos, nurodytos šio straipsnio 2 dalies g punkte, sąrašą.

7. Komisijai pagal 9c straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva papildoma nustatant metinių agreguotųjų duomenų, nurodytų šio straipsnio 3 dalies pirmos pastraipos b punkte, sąrašą, išsamias tokių agreguotųjų duomenų parengimo taisykles ir sąlygas, kaip užtikrinti tų duomenų prieinamumą Komisijai.

8. Kai atliekamas tikrinimas kelyje, mišriojo vežimo operacijos informacija ir pateikta informacija, visų pirma nurodytoji 2 dalies c ir f punktuose, gali skirtis, jeigu skirtumas tinkamai pagrįstas ir jeigu jį lemia nuo vežėjo valios nepriklausomos ypatingos ir nenumatytos aplinkybės. Kad galėtų pateikti reikiamą įrodymą, vairuotojui turi būti leidžiama susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku, siuntėju arba kita susijusia mišriojo vežimo operaciją organizuojančia įmone arba su kitu asmeniu ar subjektu, galinčiu papildomai pagrįsti tokį skirtumą.

* 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).“;

(5) įrašomas šis 3a straipsnis:

„3a straipsnis

1. Kiekviena valstybė narė iki [*Pastaba Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 24 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo*] nustato nacionalinės strategijos pagrindus, kad būtų lengviau vykdyti kuo daugiau įvairiarūšio, ypač mišriojo, vežimo operacijų. Prie tokių pagrindų priskiriami bent šie elementai:
 - (a) aktualių galiojančių reguliuojamųjų ir nereguliuojamųjų priemonių, nuo kurių priklauso įvairių rūšių vežimo operacijų konkurencingumas, įsikaitant tas priemones, kurioms taikomi 4, 6 ir 9a straipsniai, apžvalga ir jų poveikio įvairiarūšio vežimo operacijoms vertinimas;
 - (b) pagal a punkte nurodytą apžvalgą ir vertinimą parengtas sąrašas priemonių, būtinų siekiant mažinti įvairiarūšio vežimo operacijų konkurencingumo skirtumą, palyginti su vienerūšio vežimo automobilių kelių operacijomis. Orientacinis tinkamų priemonių sąrašas pateiktas priede.
2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytomis priemonėmis siekiama toliau išvardytų tikslų, palyginti su 5 straipsnio 1 dalyje nurodytoje ataskaitoje pateiktu pradiniu vertinimu:
 - (a) iki [*Pastaba Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 90 mėnesių, t. y. 7 metai ir 6 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo*] mišriojo vežimo operacijas organizuojančių įmonių patiriamas visas mišriojo vežimo operacijų sąnaudas jų teritorijoje bendrai sumažinti bent 10 proc.,
 - (b) labiau atnaujinti ir plačiau naudoti technologijas, kuriomis didinamas įvairiarūšio vežimo operacijų našumas, ir
 - (c) jei aktualu, sukurti naujas geležinkelio, vidaus vandenų kelių arba trumpųjų nuotolių laivybos jungtis su anksčiau nesujungtais įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalais.
3. Tai, kad šio straipsnio 1 dalyje nurodytos nacionalinės strategijos pagrindų priemonės nustatytos, nereiškia, kad tos priemonės yra suderinamos arba nesuderinamos su Sąjungos teise. Jei šio straipsnio 1 dalyje nurodytos priemonės yra valstybės pagalba, jos turi atitikti taikytinas procedūrines ir esmines valstybės pagalbos taisykles, įskaitant pranešimo apie jas, jų paskelbimo ir informacijos perdavimo Komisijai taisykles.
4. Valstybės narės savo nacionalinės strategijos pagrindus skelbia internete ir apie juos nedelsdamos, ne vėliau kaip per mėnesį nuo jų priėmimo, praneša Komisijai drauge su nuoroda, kur jie paskelbti, ir visais atliktais pagrindžiamaisiais vertinimais arba tyrimais, įskaitant tai, kaip tomis priemonėmis padedama siekti šio straipsnio 2 dalyje nustatytų tikslų. Jei priemonės yra valstybės pagalba, kuriai netaikomas bendrosios išimties reglamentas, be nustatyto įpareigojimo paskelbti nacionalinės strategijos pagrindus ir apie juos pranešti, taikomas ir papildomas išankstinio pranešimo įpareigojimas bei įpareigojimas nesiimti veiksmų pagal Sutarties dėl Europos

Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas valstybės pagalbos taisyklės.

5. Valstybės narės įgyvendina 1 dalyje nurodytas priemones. Priėmusios šias priemones, jos praktinę informaciją, pavyzdžiui, sąlygas, prašymų teikimo tvarką ir visą kitą informaciją, skirtą galimiems tų priemonių naudos gavėjams, lengvai prieinamai ir nemokamai internete paskelbia iki šių priemonių taikymo. Tuo pačiu metu nuorodą į tą informaciją jos pateikia Komisijai.
6. Valstybės narės prirėikus bendradarbiauja, kad kuo labiau padidintų 1 dalyje nurodytų priemonių poveikį tarpvalstybinėms įvairiarūšio vežimo operacijoms.
7. Valstybės narės bent kas penkerius metus įvertina, kaip plačiai taikomos 1 dalyje nurodytų jų nacionalinės strategijos pagrindų priemonės, įskaitant tai, ar jos veiksmingos ir aktualios mažinant išorės sąnaudas ir siekiant 2 dalyje nustatytų tikslų. Remdamosi tuo vertinimu, jos pritaiko savo nacionalinės strategijos pagrindus taip, kaip būtina tiems tikslams pasiekti. Apie savo vertinimo rezultatus ir strategijos pagrindų atnaujinimą valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai, kad jai padėtų parengti 5 straipsnio 2 dalyje nurodytas ataskaitas, ir tuos atnaujintus nacionalinės strategijos pagrindus paskelbia internete.
8. Komisija nuorodas į valstybių narių pateiktą nacionalinę informaciją, nurodytą 4, 5 ir 7 dalyse, nedelsdama paskelbia savo tinklalapyje, skirtame pagal šią direktyvą taikomoms priemonėms remti.“;

(6) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

1. Komisija iki *[Pastaba Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 18 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo]* parengia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai, kurioje įvertina įvairiarūšio vežimo konkurencingumą, palyginti su vienerūšio vežimo automobilių keliais konkurencingumu, valstybėse narėse, ir išnagrinėja visas vežimo nuo durų iki durų sąnaudas kiekvienoje pagrindinėje įvairiarūšio vežimo operacijų, įskaitant mišriojo vežimo operacijas, kategorijoje.
2. Komisija iki *[Pastaba Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 90 mėnesių, t. y. 7 metai ir 6 mėnesiai, nuo šios direktyvos įsigaliojimo]*, o paskui kas penkerius metus, Europos Parlamentui ir Tarybai parengia įvairiarūšio vežimo, įskaitant mišriojo vežimo operacijas, ekonominės plėtros Sąjungoje ataskaitą.
3. Valstybės narės padeda Komisijai surinkti informaciją, būtiną 1 ir 2 dalyse nurodytoms ataskaitoms parengti.
4. 1 ir 2 dalyse nurodytose ataskaitose aprašomi ir nagrinėjami įvairiarūšio vežimo operacijų, įskaitant mišriojo vežimo operacijas, pokyčiai. Visų pirma jose aptariama:
 - (a) įvairiarūšio vežimo operacijų apimtis Sąjungoje, išskaidyta pagal transporto rūšių derinį, rinkos segmentą, perkrovimo technologiją ir naudojamus įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus, taip pat pagal geografinę aprėptį (nacionalinė ir Sąjungos vidaus);
 - (b) pagrindiniai transporto koridoriai, kuriuose vykdomas įvairiarūšis vežimas, ir pagrindiniai Sąjungos rajonai, kur toks vežimas nevykdomas, abiem atvejais nurodant priežastis;

- (c) perkrovimo terminalų, kuriuose aptarnaujamos mišriojo vežimo operacijos, skaičius, tankumas ir rūšys;
 - (d) pagrindinės kliūtys, kurios, kaip nustatė naudotojai, trukdo įvairiarūšio vežimo operacijas vykdyti plačiau;
 - (e) įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalų turimo pajėgumo plėtra ir rajonai, kuriuose plėtros reikia daugiau;
 - (f) informacijos apie įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalus prieinamumas, galimybė ją gauti lengvai ir jos išsamumas;
 - (g) pagalbos, kurią valstybės narės teikia remdamosi savo nacionalinės strategijos pagrindais, numatytais 3a straipsnio 1 ir 2 dalyse, veiksmingumas ir našumas;
 - (h) įvairiarūšio vežimo konkurencingumas, palyginti su vienaarūšiu vežimu automobilių keliu;
 - (i) įvairiarūšio vežimo nauda aplinkai, ypač atsižvelgiant į skirtingų vežimo rūšių aplinkos apsaugos, energijos vartojimo efektyvumo ir išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rodiklių pokyčius.
5. 1 ir 2 dalyse nurodytose ataskaitose, jei dera, pasiūlomi sprendimai, kaip toliau gerinti informacijos prieinamumą, ir priemonės įvairiarūšio vežimo sektoriaus situacijai gerinti.
6. Remdamasi 1 ir 2 dalyse nurodytomis ataskaitomis, Komisija ne rečiau kaip kas 10 metų įvertina, ar šios direktyvos nuostatos veiksmingos ir aktualios tam, kad būtų kuriamos geresnės sąlygos vykdyti mišriojo vežimo operacijas.“;
- (7) 6 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:
- „1. Pagal Sąjungos teisę valstybės narės gali imtis būtinų priemonių užtikrinti, kad 3 dalyje išvardyti mokesčiai, kuriais apmokestinamos mišriajam vežimui vykdyti naudojamos kelių transporto priemonės (sunkvežimiai, vilkikai, priekabos ir puspriekabės), būtų sumažinti ar kompensuojami arba standartinio dydžio suma, arba proporcingai reisų, kuriais tokios transporto priemonės vežamos geležinkeliais atitinkamoje valstybėje narėje, skaičiui. Mokesčius sumažina arba kompensuoja valstybė narė, kurioje transporto priemonės užregistruotos. Jei taikomos priemonės yra valstybės pagalba, jos turi atitikti aktualias procedūrinės ir esminės valstybės pagalbos taisykles.
2. Pagal Sąjungos teisę galima nuo 3 dalyje išvardytų mokesčių atleisti transporto priemones, naudojamas vien tik pirmoje ir (arba) paskutinėje mišriojo vežimo operacijos atkarpoje, einančioje automobilių keliu, jeigu jos apmokestinamos atskirai. Jei taikomos priemonės yra valstybės pagalba, jos turi būtinai atitikti aktualias procedūrinės ir esminės valstybės pagalbos taisykles.“;
- (8) 7 straipsnis išbraukiamas;
- (9) 9 straipsnis pakeičiamas taip:
- „9 straipsnis
- Jei mišriojo vežimo operacijai naudojama puspriekabė arba priekaba priklauso krovinį siunčiančiai arba jį gaunančiai įmonei ir automobilių keliu einančia atkarpa ją velka vilkikas, kuris priklauso kitai susijusiai įmonei arba kurį ta įmonė yra

nusipirkusi išsimokėtinai arba išsinuomojusi pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/1/EB*, laikoma, kad ta automobilių keliu einanti atkarpa atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1072/2009** 1 straipsnio 5 dalies d punkto sąlygas.

* 2006 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais (OL L 33, 2006 2 4, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).“;

(10) įrašomi šie 9a, 9b, 9c ir 9d straipsniai:

„9a straipsnis

Transporto priemonėms, naudojamoms mišriojo vežimo operacijų atkarpoms, einančioms automobilių keliu, netaikomas vairavimo savaitgalį, naktį ir šventinę dieną draudimas, nustatytas tik sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms. Ši išimtis nedaroma, jei bendrai uždrausta vairuoti visas asmeninėms reikmėms naudojamas transporto priemonės.

9b straipsnis

1. Visi įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalų operatoriai savo tinklalapiuose viešai ir nemokamai skelbia informaciją apie terminale teikiamas paslaugas ir turimą įrangą.
2. Komisija įgyvendinimo aktais nustato išsamų 1 straipsnyje nurodytos informacijos sąrašą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9d straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
3. Kad sukurtų pagrindą, kaip nustatyti įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalų paslaugų lygius Sąjungoje, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatyti įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalų kategorijų kriterijai. Tokie kriterijai turi būti nustatomi apibrėžiant paslaugų ir įrangos, įrašytų į sąrašą, sudarytą pagal šio straipsnio 1 dalį, paslaugų lygius. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9d straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
4. Sukūrus įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalų paslaugų lygio Sąjungoje pagrindus, įvairiarūšio vežimo perkrovimo terminalų operatoriai taikytinus paslaugų lygius skelbia pagal 1 dalį.

9c straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 3 straipsnio 6 ir 7 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [Pastaba Leidinių biurui: prašome įrašyti šios direktyvos įsigaliojimo datą].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 3 straipsnio 6 ir 7 dalyse nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 3 straipsnio 6 ir 7 dalis priimti deleguotieji aktai įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

9d straipsnis

4. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, apibrėžtas Reglamente (ES) Nr. 182/2011*.
5. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

* 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).“;

- (11) šios direktyvos priede išdėstytas tekstas pridedamas kaip priedas.

2 straipsnis

Reglamento (ES) 2020/1056 pakeitimai

Reglamentas (ES) 2020/1056 iš dalies keičiamas taip:

9 straipsnio 1 dalyje įrašomas l ir m punktai:

„l) Direktyvos 92/106/EEB 3 straipsnio 3 dalies pirmos pastraipos a punkte nurodytas sutaupytų išorės sąnaudų apskaičiavimas būtų atliekamas laikantis metodikos, nustatytos tos direktyvos 1c straipsnio 6 dalyje nurodytame įgyvendinimo akte;

m) Direktyvos 92/106/EEB 3 straipsnio 3 dalies pirmos pastraipos b punkte nurodytas agreguotųjų duomenų parengimas būtų atliekamas laikantis taisyklių, nustatytų tos direktyvos 3 straipsnio 7 dalyje nurodytu deleguotuoju aktu.“

3 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip iki *[Pastaba Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 24 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo]* priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Tas nuostatas jos taiko nuo *[Pastaba Leidinių biurui: prašome įrašyti datą – 30 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos]*.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

4 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

Turinys

1.	PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA	3
1.1.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas	3
1.2.	Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)	3
1.3.	Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:	3
1.4.	Tikslas (-ai)	3
1.4.1.	<i>Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)</i>	3
1.4.2.	<i>Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)</i>	3
1.4.3.	<i>Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis</i>	3
1.4.4.	<i>Veiklos rezultatų rodikliai</i>	4
1.5.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas	4
1.5.1.	<i>Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį</i>	4
1.5.2.	<i>Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.</i>	5
1.5.3.	<i>Panašios patirties išvados</i>	5
1.5.4.	<i>Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis</i>	6
1.5.5.	<i>Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant persikirstymo mastą</i>	6
1.6.	Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis	7
1.7.	Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)	7
2.	VALDYMO PRIEMONĖS	8
2.1.	Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės	8
2.2.	Valdymo ir kontrolės sistema (-os)	8
2.2.1.	<i>Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas</i>	8
2.2.2.	<i>Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)</i>	8
2.2.3.	<i>Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)</i>	8
2.3.	Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės	9
3.	NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS	10

3.1.	Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)	10
3.2.	Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams	11
3.2.1.	<i>Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka.....</i>	11
3.2.2.	<i>Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas</i>	14
3.2.3.	<i>Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka</i>	15
3.2.4.	<i>Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa.....</i>	17
3.2.5.	<i>Trečiųjų šalių įnašai.....</i>	17
3.3.	Numatomas poveikis pajamoms	18

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, kuria iš dalies keičiama 1992 m. gruodžio 7 d. Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

Mobilumas ir transportas

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

☒ nauju veiksmu

☐ nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai⁵¹

☐ esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

☐ vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Direktyva siekiama ES vidaus krovinių vežimo sektoriuje sukurti geresnes sąlygas plėtoti įvairiarūšį vežimą, mažinti išorės sąnaudas ir kroviniams vežti suvartojamos energijos kiekį. Įgyvendinant direktyvą bus prisidedama prie 13-ojo darnaus vystymosi tikslo (imtis skubių kovos su klimato kaita ir jos poveikiu veiksmų), 9-ojo darnaus vystymosi tikslo (kurti atsparią infrastruktūrą, skatinti įtraukią ir darnią industrializaciją ir inovacijas) ir 11-ojo darnaus vystymosi tikslo (pasiekti, kad miestai ir gyvenvietės taptų įtraukūs, saugūs, atsparūs ir darnūs).

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Konkretūs šios direktyvos tikslai:

- veiksmingomis reikalavimų laikymosi sąlygomis remti kuo įvairesnes įvairiarūšio vežimo operacijas,
- geresnę paramą užtikrinti patobulinus įvairiarūšio vežimo ataskaitų teikimą,
- didinti įvairiarūšio vežimo konkurencingumą siekiant sumažinti išorės sąnaudas,
- didinti skaidrumą ir paprastinti patekimo į rinką sąlygas.

1.4.3. Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Tikimasi, kad įgyvendintos pasiūlytos priemonės padidins įvairiarūšio vežimo konkurencingumą, palyginti su vienaarūšio vežimo automobilių keliais konkurencingumu, ir taip paskatins daugiau krovinių vežti įvairių rūšių priemonėmis, todėl sumažės išorės sąnaudos.

⁵¹

Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Rodikliai, kuriais remiantis bus nustatytas siūlomos direktyvos veiksmingumas 1 konkretaus tikslo atžvilgiu:

- įvairiarūšio vežimo operacijų Europos Sąjungoje apimtis, išskaidyta pagal kiekvieną transporto rūšių derinį, rinkos segmentą, perkrovimo technologiją ir įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų rūšį;
- pagrindiniai koridoriai, kuriuose vykdomas įvairiarūšis vežimas, bei koridoriai, kuriuose toks vežimas nevykdomas, ir tai lemiančios priežastys.

Rodiklis, kuriuo remiantis bus nustatytas siūlomos direktyvos veiksmingumas 2 konkretaus tikslo atžvilgiu:

- direktyvoje nustatytais intervalais teikiama įvairiarūšio vežimo ekonominės plėtros Sąjungoje ataskaita.

Rodikliai, kuriais remiantis bus nustatytas siūlomos direktyvos veiksmingumas 3 konkretaus tikslo atžvilgiu:

- įvairiarūšio vežimo konkurencingumas, palyginti su vienaarūšio vežimo automobilių keliais konkurencingumu, ir valstybių narių teikiamos pagalbos pokyčiai.
- *vežimo paskirstymas pagal rūšis ir įvairiarūšio vežimo dalis.*

Rodikliai, kuriais remiantis bus nustatytas siūlomos direktyvos veiksmingumas 4 konkretaus tikslo atžvilgiu:

- perkrovimo terminalų pajėgumo plėtra;
- galimybė gauti informaciją apie įvairiarūšio vežimo terminalus, galimybė ją gauti lengvai ir jos išsamumas.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

Įgyvendinus pasiūlymą bus sukurta paramos sistema, kaip didinti įvairiarūšio vežimo konkurencingumą, palyginti su vienaarūšio vežimo automobilių keliais konkurencingumu, kad kuo daugiau krovinių būtų vežama įvairiarūšėmis priemonėmis ir taip sumažėtų jų vežimo išorės sąnaudos. Pasiūlymas apima:

- bendras ir veiksmingas reikalavimų laikymosi sąlygas ir reikalavimų laikymosi įrodymo taisykles;
- ekonomines ir reguliavimo priemones, padėsiančias didinti įvairiarūšio vežimo konkurencingumą;
- reikalavimus užtikrinti informacijos apie terminalų įrangą ir paslaugas skaidrumą;
- rinkos ataskaitų taisykles ir tų ataskaitų turinio reikalavimus, taip pat peržiūros nuostatą, pagal kurią po tam tikro laikotarpio bus vėl įvertintas paramos sistemos naudingumas.

Šios visos nuostatos turėtų būti visapusiškai taikomos po 30 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

Ši finansinė teisės akto pasiūlymo pažyma susijusi visų pirma su tyrimu, kurį reikia atlikti siekiant įvertinti, ar reikia parengti pagrindinius terminalų kategorijų nustatymo / ženklavimo reikalavimus, ir priklauso nuo tokių reikalavimų poreikio tyrimo išvados, taip pat nuo rinkos tyrimų, reikalingų būsimoms ataskaitoms parengti.

- 1.5.2. *Sjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.*

Priežastys imtis Europos lygmens veiksmų (*ex ante*)

Nustačius suderintas taisykles, susijusias su: a) veiksmingomis reikalavimų laikymosi sąlygomis ir reikalavimų laikymosi įrodymu, taip pat b) paramos rūšimis, bus lengviau visoje Europos Sąjungoje panašiai traktuoti operatorių veiklą, supaprastinti administravimo procedūras sektoriui, valstybėms narėms ir Komisijai ir pagerinti vidaus rinkos veikimą. Galiojančios Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos trūkumai neleidžia pasiekti tokio suderinimo lygio.

Numatoma sukurti Sąjungos pridėtinė vertė (*ex post*)

ES transporto sektoriui būdingas stiprus tarpvalstybinis aspektas – jo funkcijos svarbios užtikrinant laisvą žmonių judėjimą ir prekių gabenimą ES vidaus rinkoje. Tiekimo grandinėms veikti ir ES ekonomikai augti būtinos našios vežimo paslaugos. Tačiau transporto sektorius (prognozuojama, kad jis toliau augs) yra vienas iš didžiausių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo šaltinių ir jame susidaro kitos didelės išorės sąnaudos, susijusios su spūstimis, avarijomis ir triukšmu.

Šią direktyvą sumanyta parengti kaip priemonę mažinti transporto išorės sąnaudas užtikrinus didesnę įvairiarūšio vežimo konkurencingumą, palyginti su vienaarūšio vežimo automobilių keliais konkurencingumu, ir taip skatinti naudotis jo priemonėmis.

- 1.5.3. *Panašios patirties išvados*

ES seniai remia iniciatyvas pereiti prie aplinką labiau tausojančių rūšių transporto ir, pageidautina, naudoti kuo geriau suderintas įvairių rūšių transporto priemones, kad būtų optimizuota transporto sistema bei tinklas ir kad sumažėtų išorės sąnaudos.

Priemonę, kuria remtos reikalavimus atitinkančios mišriojo vežimo operacijos (viena iš įvairiarūšio vežimo formų), Europos Sąjunga turėjo nuo 1975 m. Šią priemonę 1992 m. pakeitė dabartinė Kombinuoto krovinių vežimo direktyva.

Kad padidintų Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos veiksmingumą, Komisija 1998 m. pateikė pasiūlymą iš dalies pakeisti tą direktyvą, t. y. ją taikyti vežimo vidaus automobilių keliais operacijoms, vežimo automobilių keliu atkarpos ilgį prilyginti penktadaliui visos operacijos kelio ilgiui, padaryti išimtį salų transportui ir mišriajam vežimui netaikyti draudimo vairuoti savaitgaliais. Institucijų derybose susitarimas nepasiektas, todėl Komisija pasiūlymą 2001 m. atsiėmė.

2016 m. Komisija atliko vertinimą pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą ir padarė išvadą, kad Kombinuoto krovinių vežimo direktyva yra tinkama mišriajam krovinių vežimui toliau remti, vis dėlto yra daug galimybių gerinti tos

direktyvos veiksmingumą, nes kai kurios jos nuostatos pasenusios arba neaiškios, todėl dažnai jos aiškinamos skirtingai ir įgyvendinamos nesuderintai.

Todėl 2017 m. Komisija pateikė naują pasiūlymą iš dalies keisti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą, kad apibrėžtis būtų išaiškinta atsižvelgiant į tesimų praktiką ir skundus, tačiau nekeičiant principų, pagrįstų fiksuotu įvairių vežimo operacijos etapų ilgiu. Ji taip pat pasiūlė skatinti investicijas į terminalų infrastruktūrą ir gerokai patobulinti finansinio ir ekonominio rėmimo priemonės.

Valstybės narės teigiamai įvertino direktyvos pakeitimus ir pritarė tikslui gerinti mišriojo vežimo konkurencingumą, tačiau iš esmės nesutiko su pasiūlymu didinti rėmimo galimybes, ypač su pasiūlymu operacijas valstybėse narėse įtraukti į direktyvos taikymo sritį. Daug valstybių narių taip pat nesutiko būti įpareigos kurti sąlygas, kad būtų lengviau didinti terminalų pajėgumą, tačiau susitarė dėl įpareigojimo skatinti investicijas į terminalus. Išsiskyrė valstybių nuomonės dėl didesnės paramos mišriojo vežimo operacijoms, t. y. valstybės narės pritarė ne suderintai privalomai paramai, o įpareigojimui teikti paramą, kai paramos teikimo priemonę valstybės narės pasirenka pačios. Šis pasiūlymas buvo parengtas atsižvelgiant į valstybėms narėms rūpimus klausimus.

Pasiūlymui iš esmės pritaręs Europos Parlamentas pasiūlė platesnių ekonominės paramos iniciatyvų, tačiau paprašė padaryti išimčių. Kelios teisėkūros institucijos pasiūlyme padarė tokių pakeitimų, kuriuos priėmus Komisijos pasiūlymo užmojis ir veiksmingumas būtų gerokai sumažėję. Todėl Komisija savo pasiūlymą atsiėmė.

1.5.4. Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis

Siūloma direktyva yra vienas iš pagrindinių Komisijos komunikato dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos, kuriame išdėstyta ES ateities transporto sistemos vizija, rezultatų. Strategijoje paskelbta, kad Komisija planuoja persvarstyti įvairiarūšio vežimo reguliavimo pagrindus, įskaitant Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą (4 pavyzdinė iniciatyva „Krovinių vežimo ekologizavimas“).

Direktyva ir kitos transporto politikos iniciatyvos drauge su ES reguliavimo pagrindų elementais, orientuotais į pavienių transporto rūšių aplinkos apsaugos rodiklius ir į transporto sistemos išorės sąnaudų internalizavimą, sukurs sinerginį efektą. Apie aplinkos apsaugos rodiklius pasakytina, kad prie minėtų reguliavimo pagrindų elementų priskiriamas visų pirma Reglamentas (ES) 2019/1242 ir pasiūlymai COM(2021) 557 bei COM(2021) 559. Priemonės išorės sąnaudoms internalizuoti apima anglies dioksido apmokestinimą, infrastruktūros mokesčius ir transporto priemonių mokesčius.

Pasiūlymas atitinka daugiametę finansinę programą. Iniciatyvai įgyvendinti reikia lėšų sumokėti už bent tris rinkos tyrimus, būtinus siekiant įvykdyti direktyvoje nustatytus ataskaitų teikimo įpareigojimus, ir už tyrimą, kuriuo remiantis būtų įvertinta, ar reikia parengti pagrindinius terminalų kategorijų nustatymo / ženklavimo reikalavimus, kaip nurodyta direktyvoje.

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant persikirstymo mastą

Šio pasiūlymo poveikio biudžetui klausimai išnagrinėti šioje teisės akto pasiūlymo pažymoje. Apie išlaidas pasakytina, kad konkretus šios iniciatyvos poveikis biudžetui yra susijęs su asignavimais 1.5.4 punkte minėtiems tyrimams. Šiai veiklai vykdyti nereikia didesnių Europos Komisijos žmogiškųjų išteklių. Pagal dabartinę

daugiametę finansinę programą poreikius galima patenkinti perskirsčius 0,4 mln. EUR transporto prerogatyvinės biudžeto eilutės lėšų. Pagal dabartinę daugiametę finansinę programą jokių papildomų išlaidų nenumatyta. Po 2027 m. tyrimų išlaidas siūloma finansuoti pagal vėlesnę daugiametę finansinę programą, nedarant įtakos susitarimui dėl daugiametės finansinės programos ir programoms.

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

☐ **trukmė ribota**

☐ galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],

☐ įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM;

☒ **trukmė neribota**

įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo 2027 iki 2037 m.,

vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)

☒ **Tiesioginis valdymas**, vykdomas Komisijos:

☒ padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;

☐ vykdomųjų įstaigų.

☐ **Pasidalijamasis valdymas** su valstybėmis narėmis

☐ **Netiesioginis valdymas**, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

☐ trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;

☐ tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);

☐ EIB ir Europos investicijų fondui;

☐ įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;

☐ viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;

☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, tiek, kiek joms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;

☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurioms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;

☐ atitinkamame pagrindiniame akte nurodytiems subjektams ar asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.

Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.

Pastabos

N/A

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Komisija bus iš esmės atsakinga už direktyvos įgyvendinimą ir įpareigota Europos Parlamentui ir Tarybai teikti ataskaitas: a) koks įvairiarūšio vežimo konkurencingumas, palyginti su vienaarūšio vežimo automobilių keliais konkurencingumu, iki ir po direktyvos taikymo ir b) kas penkerius metus – kokia įvairiarūšio vežimo ekonominė plėtra Sąjungoje. Po dešimties metų Komisija įvertins, ar paramos schema vis dar reikalinga.

Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas užduotis, įskaitant rezultatų pateikimą savo metinėje veiklos ataskaitoje, tiesiogiai vykdys laikydamasis Komisijoje ir vykdomosiose įstaigose priimto metinio planavimo ir stebėjimo ciklo.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. *Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas*

Siūlomos direktyvos įgyvendinimą administruos Komisija, konkrečiau – Mobilumo ir transporto GD. Lėšos bus skiriamos pagal viešojo pirkimo susitarimus. Jos bus išleidžiamos tiesiogiai valdomam viešajam pirkimui, laikantis visų Finansinio reglamento nuostatų. Mobilumo ir transporto GD pirkimo ir dotacijų kontrolės strategijoje numatytos konkrečios procedūrų, taip pat sutarčių ir susitarimų pasirašymo *ex ante* teisinės, veiklos ir finansinės kontrolės priemonės. Be to, prekių ir paslaugų pirkimo išlaidoms taikoma *ex ante* ir, jei reikia, *ex post* finansinė kontrolė.

2.2.2. *Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)*

Apskaičiuotas klaidų rizikos lygis atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą yra mažesnis kaip 2 proc.

Su šios vertės paslaugų pirkimu susijusi galima rizika laikoma maža.

Ši rizika siejama su pirkimo procedūrų vykdymu: su vėlavimu, duomenų turėjimu, punktuoliu informacijos pateikimu rinkai ir t. t. Todėl galima rizika bus valdoma Finansinio reglamento priemonėmis ir mažinama vykdant Mobilumo ir transporto GD nustatytą vidaus kontrolę: sistemingą *ex ante* teisinę ir finansinę kontrolę prieš kvietimų teikti pasiūlymus paskelbimą ir pirkimo sutarties skyrimą; rezultatų stebėjimą ir vertinimą; *ex post* išlaidų auditą, nustatytą metinio audito planuose.

2.2.3. *Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)*

Atsižvelgiant į ribotą būsimo ES finansavimo mastą bei sumą ir į tai, kad ES finansavimo gavėjai laikomi mažai rizikingais, su pasiūlyta direktyva susijusių užduočių kontrolės išlaidos veikiausiai nepadidins esamų Mobilumo ir transporto GD kontrolės išlaidų.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartinės arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.

Taikomos įprastos Komisijos prevencijos ir apsaugos priemonės, visų pirma:

- Komisijos darbuotojai tikrina mokėjimus už bet kokias paslaugas prieš atlikdami tuos mokėjimus, atsižvelgdami į visas sutartines pareigas, ekonominius principus ir gerą finansinę arba valdymo praktiką. Nuostatos dėl kovos su sukčiavimu (priežiūra, atskaitomybės reikalavimai ir kt.) bus įtrauktos į visus Komisijos ir mokėjimų gavėjų sudarytus susitarimus;

- siekiant kovoti su sukčiavimu, korupcija ir kita neteisėta veikla, be apribojimų taikomos Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 883/2013 nuostatos dėl tyrimų, kuriuos atlieka Europos kovos su sukčiavimu tarnyba (OLAF) ir Europos prokuratūra (EPPO), įsteigta Tarybos reglamentu (ES) 2017/1939.

Komisija toliau taiko patikimą kovos su sukčiavimu strategiją, kuri šiuo metu persvarstoma.

Be to, Mobilumo ir transporto GD 2020 m. priėmė persvarstyta kovos su sukčiavimu strategiją. Komisijos kovos su sukčiavimu strategija grindžiama Mobilumo ir transporto GD kovos su sukčiavimu strategijoje numatytas specialus vidaus rizikos vertinimas, atliekamas siekiant nustatyti sritis, kuriose kyla didžiausias sukčiavimo pavojus, taikomas kontrolės priemonės ir veiksmus, kurių reikia imtis norint pagerinti Mobilumo ir transporto GD gebėjimą užkirsti kelią sukčiavimui, nustatyti bei ištaisyti jo atvejus.

Viešiesiems pirkimams taikomomis sutarčių nuostatomis užtikrinama, kad Komisijos tarnybos, įskaitant OLAF, galėtų atlikti auditą ir patikrinimus vietoje, taikydamos OLAF rekomenduojamas standartines nuostatas.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA ⁵²	ELPA šalių ⁵³	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ⁵⁴	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
1	02 20 04 01	DA	NE	NE	NE	NE

⁵² DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

⁵³ ELPA: Europos laisvosios prekybos asociacija.

⁵⁴ Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	1	Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeninė ekonomika
--	----------	---

Mobilumo ir transporto GD			2027 metai	IŠ VISO ⁵⁵
○ Veiklos asignavimai				
Biudžeto eilutė 02 20 04 01	Įsipareigojimai	(1a)	0,4	0,4
	Mokėjimai	(2a)	0,4	0,4
IŠ VISO asignavimų, skirtų Mobilumo ir transporto GD	Įsipareigojimai		0,4	0,4
	Mokėjimai		0,4	0,4

○ IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	(4)	0,4	0,4
	Mokėjimai	(5)	0,4	0,4
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1 IŠLAIDŲ KATEGORIĄ	Įsipareigojimai		0,4	0,4
	Mokėjimai		0,4	0,4

⁵⁵ Apskaičiuota, kad po 2027 m. pasiūlymo išlaidos 2032 m. sieks 0,6 mln. EUR, 2037 m. – 0,7 mln. EUR, ir galiausiai – dar 0,3 mln. EUR, todėl iš viso reikės 2 mln. EUR ES biudžeto lėšų, kurias siūloma skirti pagal būsimas daugiamečių finansines programas, nedarant įtakos susitarimui dėl daugiamečių finansinės programos ir programoms.

○ IŠ VISO veiklos asignavimų (visose veiklos išlaidų kategorijose)	Išsipareigojimai	(4)	0,4	0,4
	Mokėjimai	(5)	0,4	0,4
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų (visose veiklos išlaidų kategorijose)		(6)		
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–6 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)	Išsipareigojimai	=4+6	0,4	0,4
	Mokėjimai	=5+ 6	0,4	0,4

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	„Administracinės išlaidos“
--	----------	----------------------------

Šią dalį pildyti naudojant administracinio pobūdžio biudžeto duomenų lentelę, kuri pirmiausia bus pateikta [finansinės teisės akto pasiūlymo pažymos priede](#) (Komisijos sprendimo dėl Europos Sąjungos bendrojo biudžeto Komisijos skirsnio įgyvendinimo vidaus taisyklių 5 priedas) ir įkelta į sistemą DECIDE tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
<.....> GD									
☐ Žmogiškieji ištekliai									
☐ Kitos administracinės išlaidos									
IŠ VISO <.....> GD	Asignavimai								

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2027 metai	2032 metai	2037 metai	(dar nepatvi rintieji i) metai	IŠ VISO
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Mokėjimai	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus ↓			N metai		N+1 metai		N+2 metai		N+3 metai		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)								IŠ VISO	
	ATLIKTI DARBAI																			
	Rūšis 56	Viduti nės sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąna udos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Bendr as skaiči us	Iš viso sąnaudų		
1 KONKRETUS TIKSLAS ⁵⁷ ...																				
- Atliktas darbas																				
- Atliktas darbas																				
- Atliktas darbas																				
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																				
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																				
- Atliktas darbas																				
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																				
IŠ VISO																				

⁵⁶ Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

⁵⁷ Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama

☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N ⁵⁸ metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	---	---------

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinės išlaidos								
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma								

Neįtraukta į daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ⁵⁹ KATEGORIJĄ								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos								
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ								

IŠ VISO								
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Žmogiškųjų išteklių ir kitų administracinio pobūdžio išlaidų asignavimų poreikiai bus tenkinami iš GD asignavimų, jau paskirtų veiksmui valdyti ir (arba) perskirstytų generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

⁵⁸ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

⁵⁹ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.

☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	2025 metai	2026 metai	2027 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
○ Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
20 01 02 03 (Delegacijos)							
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
○ Išorės darbuotojai (etatų vienetais) ⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT ir JPD atstovybėse)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- būstinėje						
	- delegacijose						
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO	0						

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui valdyti ir (arba) perskirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

⁶⁰ AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

⁶¹ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlymą (iniciatyvą)

- ☒ Galima visiškai finansuoti perskirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

Iniciatyva finansuojama iš transporto politikos rėmimo biudžeto eilutės (02.20.04.01), programavimo keisti nereikia.

- ☐ Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes bei sumas ir pasiūlytas naudoti priemones.

- ☐ Reikia persvarstyti DFP.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlymui (iniciatyvai):

- ☒ nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo,
- ☐ numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N ⁶² metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁶² N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

☒ Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.

☐ Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:

☐ nuosaviems ištekliams

☐ kitoms pajamoms

nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms ☐

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁶³						
		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
..... straipsnis								

Asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

--

Kitos pastabos (pvz., poveikio pajamoms apskaičiavimo metodas (formulė) arba kita informacija).

⁶³ Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.